АВИАКОНСТРУКТОРЫ

Леонид Анцелиович

Неизвестный Хейнкель

ПРЕДТЕЧА РЕАКТИВНОЙ ЭРЫ

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Новая книга от автора бестселлеров «Неизвестный Мессершмитт» и «Неизвестный Сухой»! Единственная биография великого авиаконструктора, восстанавливающая историю всех проектов Эрнста Хейнкеля, — от первых аэропланов, летавших в одно время с творениями братьев Райт, до реактивных истребителей Второй Мировой. Лишь два гения были удостоены высшей премии в области самолетостроения (аналога Нобелевской) — Мессершмитт и Хейнкель, жесточайшее соперничество которых стало двигателем германского авиапрома. И хотя He 112 проиграл конкурс легендарному «мессеру» Bf 109, многие специалисты отдают предпочтение истребителю Хейнкеля. Его самолеты не раз били мировые рекорды скорости. Его безотказный He 111 был основным бомбардировщиком Люфтваффе с первого и до последнего дня войны. Его He 219 считается самым эффективным ночным перехватчиком Рейха. А разработанный в рекордные сроки реактивный «фольксегер» («народный истребитель») He 162 стал продолжением работ, начатых задолго до войны, — именно Хейнкелю принадлежит честь создания первых в истории ракетного и реактивного самолетов He 176 и He 178, которые поднялись в воздух еще летом 1939 года, но не были оценены по достоинству руководством Третьего Рейха.

Сам будучи профессором самолетостроения, заинтересовавшись творчеством Хейнкеля еще в студенческие годы, когда в лаборатории МАИ изучал особенности конструкции He 111, автор этой книги не просто пересказывает биографию великого авиаконструктора, ставшего предтечей реактивной эры, но профессионально анализирует все его проекты, его победы и неудачи, шедевры и провалы, взлеты и падения.

АВИАКОНСТРУКТОРЫ

- Леонид Анцелиович
  - От автора
  - Глава 1
  - Глава 2
  - Глава 3
  - Глава 4
  - Глава 5

- Глава 6
- Глава 7
- Глава 8
- Глава 9
- Глава 10
- Глава 11
- Глава 12

Леонид Анцелиович

НЕИЗВЕСТНЫЙ ХЕЙНКЕЛЬ. ПРЕДТЕЧА РЕАКТИВНОЙ ЭРЫ

От автора

Более ста лет человек летает на созданных им машинах с мотором. Это чудо стало возможным благодаря неимоверным усилиям самых талантливых и смелых. Эрнст Хейнкель был одним из них, и он был среди первых. Его выдающееся техническое творчество охватило целую эпоху в развитии авиации, и он выпускал самолеты в непростых условиях смены времен и режимов. В этой книге отражены не только личность авиаконструктора Хейнкеля, его жизненный путь, но и его историческая эпоха, события и люди.

Мои профессиональная подготовка и опыт авиаконструктора позволили в увлекательной форме донести до читателя сущность проблем, которые пришлось решать Эрнсту Хейнкелю при разработке конструкции своих уникальных самолетов.

Выражаю глубокую благодарность Сергею Конявко, Евгению Полевому и моему сыну Павлу Анцелиовичу за их ценные замечания по рукописи.

Но эта книга не могла состояться без внимания, понимания, поддержки и содержательных рекомендаций моей жены Майи. Моя благодарность ей безмерна.

Глава 1

ПРИЗНАНИЕ

Полвека жизни

В день своего пятидесятилетия, 24 января 1938 года, профессор Эрнст Хейнкель проснулся необычно поздно. Но все равно вставать не хотелось. Сквозь подернутые легким морозным рисунком стекла огромного окна его спальни ему были видны поредевшие верхушки деревьев, покрытые инеем, и водная гладь Балтийского моря. Солнце уже посылало свои косые зимние лучи. Безоблачное голубое небо обещало редкий для января погожий день.

И вдруг Эрнст вспомнил: сегодня его день рождения, юбилей — он прожил полвека! От этого озарения он окончательно проснулся, произнес благодарение Богу за то, что он дает этот новый день, и решительно откинул одеяло с широкой низкой кровати. Облачившись в теплый халат, он взял с тумбочки и надел свои «очки-велосипед» с круглыми линзами в темной пластмассовой оправе, подошел к окну и приоткрыл створку. Морозный воздух рванулся к нему, и Эрнст целую минуту в полной утренней тишине глубоко и с наслаждением вдыхал этот чистейший морской эликсир. Перед его взором, спускаясь к ледяной кромке моря, лежала огромная территория его сада с многочисленными деревьями, большой оранжереей и собственным пляжем. Сейчас все было покрыто толстым слоем искрящегося на солнце голубоватого снега. Он смотрит на далекие белые барашки волн незамерзшего в этом году моря и испытывает чувство радости и гордости за свое решение построить этот двухэтажный красивый дом на большом участке побережья Варнемюнде и не очень далеко от его авиационного завода.

Эрнсту Хейнкелю — 50

Морозный воздух заставил его очнуться и закрыть окно. День рождения всегда был для него хорошим поводом собрать друзей, выпить и узнать, что о тебе думают. Эрнст любил застолья, и сегодня на вечер в большом зале местного казино был заказан грандиозный банкет. Конечно, сегодня, как всегда, он приедет на завод. Его директора и ведущие конструкторы — такова уж традиция — обидятся, если он лично не примет их поздравлений. Вход в его кабинет будет бдительно регулировать секретарша, так что все должно пройти спокойно. Наверное, будут и визитеры из министерства, научно-исследовательских институтов, авиационных фирм и местных властей. У его секретарши сегодня будет особенно много работы.

Уже несколько лет он живет в этом доме один и ведет холостяцкий образ жизни. Дом содержится в полном порядке целым штатом надежных людей, которым он платит очень хорошую зарплату. Несколько гостевых комнат в доме редко

пустуют — у него гостят очень интересные и выдающиеся личности, от общения с которыми Эрнст получает огромное удовольствие.

Но главное в его жизни — это работа. Его самолетостроительная компания для него все. И его положение ведущего авиаконструктора мира уже давно превратило его работу и в призвание, и в страсть, и в хобби. Ему приходится часто бывать то на своих серийных заводах в Маринее под Ростоком и в Ораниенбурге под Берлином, где строятся его самолеты, то в Летно-испытательном центре Люфтваффе в Рехлине, где заказчиком испытываются его новые образцы.

Но может ли Эрнст сказать самому себе, что он счастливый человек? Пожалуй, да! Он здоров, полон энергии и самый богатый человек в северной части Германии. Он не красавец, маленького роста, с длинным носом и в очках, но молодые женщины признают его очень привлекательным. Когда он смотрит на себя в зеркало, то видит, что к пятидесяти и волос стало меньше, и цвет их изменился и превратился в серебряный, и животик стал немного выпирать. Но все равно Эрнст ощущает себя борцом, и для него синонимом счастья является успех.

Сегодня он очень успешный авиаконструктор Германии. Такого числа и разнообразия типов самолетов, состоящих на вооружении Люфтваффе, нет ни у кого из его конкурентов. У него прекрасные отношения с заказчиками, высшими руководителями Министерства авиации и Люфтваффе. А с тех пор, как он по рекомендации Геринга вступил в члены партии, его перестал третировать и местный гауляйтер.

Надо было побриться, и Эрнст увидел себя в большом, во всю ширину стены, зеркале его ванной комнаты. Такой же ширины был и узкий мраморный стол с двумя раковинами. Почему-то Эрнст всегда пользовался только левой. Вот и сейчас он повернул сразу оба ее хрустальных крана, и полилась струя той температуры, какую он любил. Да, что-то левый глаз стал совсем сдавать, он почти закрылся — надо будет навестить доктора. И снова мысли о сегодняшнем юбилее захватили его сознание. С тех пор как он построил свой первый самолет, который чуть не отнял у него жизнь, пролетело двадцать семь лет — целая жизнь. И какое же богатство он нажил? Конечно, это не стоимость акций его компании и не его счет в банке — это его коллектив, его верные помощники, его конструкторы, производственники, финансисты и юристы.

Эрнст представил себе их лица, улыбающиеся и выражающие искреннюю симпатию и уважение юбиляру.

Вот Карл Шварцлер. Молодым двадцатилетним инженером,

безумно увлеченным конструкциями самолетов, пришел он к Эрнсту шестнадцать лет тому назад и бессменно возглавляет его конструкторский коллектив. Всегда спокойный, четко мыслящий, он мог все. Но главное его достоинство состояло в деликатном умении гасить холерические приступы гнева шефа. Эрнст признавал за собой такую слабость и всегда был очень признателен Карлу. Своим безупречным внешним видом Карл Шварцлер служил примером для остальных. Безупречный пробор с левой стороны, коротко постриженные и гладко зачесанные назад волосы, которые, правда, открывали его оттопыренные уши, но в сочетании с пронизывающими внимательными глазами и маленькими усиками под носом, белоснежной рубашкой с темным галстуком и идеально скроенным костюмом создавали респектабельный образ интеллектуала.

Проектировщик от бога Зигфрид Гюнтер, чувствующий и «видящий» воздушный поток, обтекающий самолет, пришел к нему со своим братом Вальтером, который нелепо погиб в автомобильной катастрофе на своей машине всего четыре месяца тому назад. А тогда, в 30-м году, оба они, молодые и амбициозные инженеры, влили свежую струю в форму обводов его самолетов и позволили создать самые скоростные машины в мире. Зигфрид, с лицом интеллигента в очках с еле заметной оправой и вьющейся шевелюрой, скорее был похож на молодого университетского профессора, чем на конструктора.

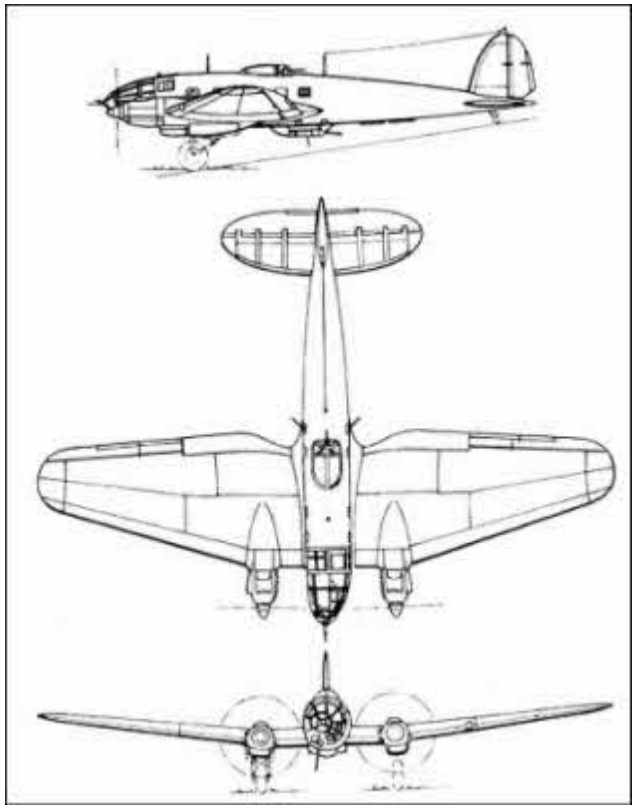
Да, пожалуй, эти двое — самые близкие, самые надежные сотрудники. Но кроме них, очень много молодых и достойных людей. Тут и его технический директор, профессор Хертель, и его заместитель по испытаниям Джозеф Кехлер, рассчетчик Адольф Енсен, прочнист Бош, каркасник Регнер и шассист Якоб. Давно прошли те времена, когда он проектировал самолет впятером. Теперь его конструкторское бюро — несколько сот только дипломированных инженеров. У него своя аэродинамическая труба, где продуваются модели его секретных проектов, которые он не хочет пока никому показывать. На каждом из трех его заводов имеется летная станция, где трудятся сотни квалифицированных и опытных инженеров и механиков. Среди них группа его особой заботы — ведущие конструкторы по летным испытаниям самолетов и летчики-испытатели. Вальтер Кюнцель организует и проводит летные испытания в кратчайшие сроки, а смелые и грамотные пилоты Герхард Ничке, Ганс Дитерле и Фридрих Ритц не раз, рискуя жизнью, спасали его опытные самолеты.

Когда Эрнст спустился в столовую, легкий завтрак уже стоял на столе. Его экономка, фрау Шенке, все приготовила в лучшем

виде. Сегодня гостей в доме не было, и Эрнст завтракал один. Юбилейное настроение вызвало новые воспоминания о событиях и достижениях последних лет.

Конечно, самое важное достижение — это двухмоторный средний бомбардировщик Не-111. Уже три года он модифицирует эту машину. И теперь он довел ее до совершенства. Конструкция полностью отвечает требованиям серийного производства и боевой эксплуатации. Крылья уже не эллипсовидные, а трапециевидные с прямыми передней и задней кромками. Существенно переделана кабина экипажа. Она теперь в полностью застекленном носу. Эрнст даже ухмыльнулся, похвалив себя за такое смелое конструкторское решение. Он уверен, что для будущих бомбардировщиков такая кабина в самом носу фюзеляжа станет нормой. Но он пошел в своем новаторстве еще дальше — не побоялся несимметричности обводов носа и сдвинул установку пулемета вправо.

Обзор из кабины значительно улучшился. Нижняя гондола стрелка сменила убираемую «корзину», которая создавала много проблем. Новые более мощные двигатели повысили летные характеристики бомбардировщика. Щелевые закрылки выпускались гидравлически, элероны зависали одновременно с выпуском закрылков. Основные стойки шасси были двойными с масляной амортизацией и убирались назад в гондолы двигателей.



Общий вид бомбардировщика Не-111, 1938 год

Эрнст гордился, что его модифицированному бомбардировщику нет равных ни на Западе, ни на Востоке. На скорости 400 км/ч он мог залететь в глубину территории противника до 600 км с грузом бомб в одну тонну. Уже год, как несколько специальных разведывательных машин с дополнительными баками и фотоаппаратами летают на большой высоте над Советским Союзом, залетая в Крым и на Кавказ. Их эксплуатируют в «команде Ровеля». Эта команда находилась в непосредственном подчинении Геринга и возглавлялась подполковником Теодором Ровелем. Она была разведывательной частью, чьи самолеты с гражданской регистрацией, действуя на авиалиниях, вели фоторазведку территорий Англии, Франции и СССР. Один Не-111 был разбит в одном из таких полетов, но секрет удалось сохранить.

Уже построено более полутысячи его бомбардировщиков, и за каждый он получил свою денежку. Эрнсту очень льстит, что даже

компанию «Юнкерс» заставили выпускать по лицензии его Не-111, не говоря уже о «Дорнье» и «Арадо». Важным событием прошедшего года было открытие в мае серийного авиационного завода в Ораниенбурге. Теперь там производится существенная часть этих бомбардировщиков.

Вспомнилась прошлогодняя эпопея с парадной дивизией Не-111, которая в Нюрнберге участвовала в воздушном параде перед партийным съездом. Абсолютно новенькие бомбардировщики в количестве восьмидесяти одного тренировались для полетов плотным строем, когда один из них рухнул на землю. Об этом Эрнст узнал от главного инженера Люфтваффе, генерала Лухта, который очень взволнованно сообщил по телефону о катастрофе из-за разрушения крыла. Он заявил, что полеты прекращены и весь парк бомбардировщиков Не-111 будет подвергнут одноразовой проверке с отстыковкой консолей. Для Эрнста тогда это был шок. Но через два часа его представитель уже докладывал, что он выудил. Оказалось, что при роспуске строя пилоты для быстроты вводили самолеты в крутое пикирование. Но последующий вывод из него требовал больших усилий, и они пользовались триммером, который не предназначен для маневров самолета, но может создать аварийную перегрузку. После соответствующего инструктажа пилотов тренировочные полеты продолжили. В день открытия ежегодного съезда над Нюрнбергом проплыла в четком строю армада бомбардировщиков Хейнкеля, вселяя гордость делегатов за свою непобедимую Германию.

Эрнст Хейнкель у своего бомбардировщика Не-111

На заводе, куда приехал Эрнст, царила юбилейная суматоха. Люди, которых он встречал, загадочно улыбались и низко кланялись. Сегодня он прошел в свой кабинет через приемную, в которой уже было много посетителей и букетов цветов в вазах. Секретарша положила на его стол свежую почту. Эрнст, как всегда, просматривает почту с легким радостным любопытством. Но сегодня оно особенное. Так и есть, сверху лежит поздравительная телеграмма от Гитлера, под ней — почти с таким же текстом от Геринга. Потом красивая поздравительная открытка от генерала Удета, начальника Технического управления Министерства авиации, от которого зависят все заказы новых самолетов и с которым Эрнста связывают долгие годы близкого знакомства.

Стопка поздравительных телеграмм, писем, открыток была такой внушительной, что Эрнст отодвинул ее на край стола и попросил секретаршу пригласить первых посетителей. Ими

оказались его самые близкие сотрудники — целая делегация ветеранов конструкторского бюро во главе с Карлом Шварцлером. Он преподнес Эрнсту прекрасно исполненную модель нового двухмоторного торпедоносца на поплавках Не-115, который совершил свой первый вылет полгода назад. Их теплые слова грели душу, и Эрнст, смотря им в глаза, почувствовал надежность своей гвардии и уверенность в ее силе.

Следующая группа сотрудников представляла летные испытания. Здесь были ведущие по самолетам и летчики-испытатели. В руках Кехлера была метровая демонстрационная модель новейшего истребителя Не-100, который взлетел только два дня назад. Изящные формы и стремительность модели лишний раз приятно напомнили Эрнсту его надежду — этот самолет без радиаторов будет самым быстрым в мире. Об этом же говорил и шеф-пилот Ничке.

Зашел его технический директор Хертель, один. У Эрнста были с ним сложные отношения. Хертель долго жал руку Эрнста, говорил всевозможные пожелания и преподнес бутылку коллекционного очень старого вина в дорогой подарочной упаковке. Разговор незаметно перешел на новый проект их тяжелого дальнего бомбардировщика, который недавно получил обозначение Не-177. Эрнст особо не вникал в детали этого проекта, им всецело руководил Хертель. Он с возбуждением докладывал сейчас о его решении максимально использовать проверенную на скоростном разведчике Не-119 силовую установку из двух спаренных моторов Даймлер, вращающих один четырехлопастной винт. Для охлаждения моторов, как и на Не-119, будут использоваться крыльевые герметичные панели вместо выступающих в поток радиаторов. Расстались они очень тепло.

Следующая делегация — ракетчики. Из Пенемюнде приехали молодой доктор Вернер фон Браун и бесстрашный военный летчик Эрих Варзиц, летавший на истребителе Не-112 с ракетным двигателем в хвосте. С ними был ведущий конструктор ракетного самолета Кюнцель. Он преподнес Эрнсту небольшую, но со всеми деталями выполненную демонстрационную модель этого экспериментального, очень маленького самолета, в котором ничего не было, только кабина пилота в носу и ракетный двигатель фон Брауна в хвосте. Теплые рукопожатия, пожелания многих лет жизни и творчества. Варзиц заверил Эрнста, что готов лететь на его новом чисто ракетном самолете, а Кюнцель обещал построить этот самолет в начале следующего года.

Эрнст принимал поздравления до самого обеда. А вечером состоялся банкет, на котором присутствовало множество гостей.

Тут были и офицеры Люфтваффе во главе с инженер-генералом Лухтом, и многие конструкторы из других компаний, среди которых был Клау-диус Дорнье, и друзья — артисты, кинорежиссеры, пилоты. Юбилейные торжества удались на славу.

Почти Нобелевская премия

В первой половине 1938 года Эрнсту Хейнкелю удалось несколько раз громко о себе заявить. Огромное впечатление в высших авиационных кругах произвели доклады о том, что его воздушно-реактивный двигатель для самолетов уже устойчиво работает на стенде и выдает тягу в полтонны. А конструкторы Хейнкеля разрабатывают первый в мире реактивный экспериментальный самолет под этот двигатель.

Публично лавры выдающегося авиаконструктора были принесены Хейнкелю еще раз после того, как 20 марта его двухмоторный гидросамолет на поплавках Не-115 установил сразу восемь мировых рекордов скорости на двух дальностях и с разными весовыми нагрузками.

Но еще больший резонанс у высшего руководства страны произвел новый мировой рекорд скорости по замкнутому кругу, установленный на опытном истребителе Хейнкеля Не-100. Благоприятные последствия этого события для Эрнста Хейнкеля неизмеримо возросли потому, что рекорд был установлен не простым летчиком-испытателем, а самым именитым пилотом Германии, асом Первой мировой войны, а ныне начальником Технического управления Министерства авиации генерал-майором Удетом. Он прилетел на заводской аэродром 5 июня, как раз тогда, когда подготовка истребителя к рекордному полету закончилась, и просто попросил у Хейнкеля разрешения полететь вместо летчика-испытателя. Полет закончился успешно потому, что в новой для него кабине Удет не заметил загоревшихся красных лампочек аварийной сигнализации перегрева мотора.

Меньше чем через месяц, 2 июля, Германия узнала, что самолеты Хейнкеля могут устанавливать не только рекорды скорости, но и дальности полета. Перегруженный залитым «под завязку» бензином четырехмоторный разведчик Не-116 взлетел с помощью ракетных сбрасываемых ускорителей и пролетел без малого десять тысяч километров. Такую дальность полета еще не демонстрировал ни один самолет Германии.

И наконец 20 августа Хейнкель удачно выступил в спектакле, разыгранном начальниками Люфтваффе перед командующим ВВС Франции с целью многократно преувеличить авиационную мощь

Германии и запугать французов, а через них и англичан. Серийный авиационный завод в Ораниенбурге под Берлином, который Хейнкель спланировал со своим архитектором, был образцово-показательный и совсем новый. Больше года назад он начал выпускать каждый месяц до сотни новейших бомбардировщиков Хейнкеля Не-111. Это был самый большой авиационный завод в Европе.

Туда и прилетели французы во главе с генералом Вюлемином. Хейнкель встречал гостей вместе с высшими чинами Люфтваффе и организовал экскурсию по заводу, а затем воздушный показ. Пустой бомбардировщик Не-111 выделывал в воздухе невероятные фигуры, затем продемонстрировал полет на одном моторе. Полет бомбардировщика и десятки уже сданных заказчику таких же машин, выставленных на стоянках, произвели на французов ошеломляющее впечатление. По заготовленному сценарию Удет приглашает генерала Вюлемина в свой тихоходный «Шторх», чтобы показать ему весь авиационный завод с высоты птичьего полета. А когда самолет Удета медленно заходил на посадку, перед его носом на огромной скорости пронесся истребитель, сделал красивую горку и, мягко приземлившись, подрулил к толпе гостей и хозяев. Затем совершил посадку и Удет.

Французы кинулись к истребителю и начали его рассматривать со всех сторон. Это действительно был очень красивый новейший истребитель Хейнкеля Не-100, но он был всего-навсего пятым опытным и последним. В серию его запускать не собирались, поскольку уже наладили выпуск «Мессершмиттов».

Но Мильх объявляет французам, что это новейший истребитель Германии, и просит Удета сообщить о состоянии его массового производства. Тот уверенно «докладывает» в присутствии конструктора истребителя, что второй конвейер уже работает, а третий заработает через две недели. Французы в это поверили и сообщили англичанам. Франция и Англия воздержались от войны с Германией из-за Судетской области Чехословакии. Вклад Эрнста Хейнкеля в эту игру демонстрации мощи военной авиации Германии был очень высоко оценен руководителями страны.

Приближался сентябрь — время открытия партийного съезда в Нюрнберге, и Эрнст получает приглашение на съезд и праздничный спектакль в тамошней опере. Открытие съезда — 6 сентября. Он никогда не был поклонником оперы, но любил побыть на природе и уже дал согласие своим венгерским друзьям на участие в шикарной охоте на оленя, как раз в это же время.

Эрнст пишет письмо с отказом от приглашения на съезд и извинениями. Но через день — звонок гауляйтера Нюрнберга:

— Вы не можете отказаться и обязательно должны прибыть на съезд, сам фюрер хочет, чтобы вы присутствовали.

— Хорошо, я приеду, — ответил Эрнст, подумав, что его охота на оленя погорела.

В этот вечер здание оперного театра Нюрнберга выглядело особенно нарядным. В большом фойе толпился цвет нацистской Германии. Все были в строгих вечерних костюмах со всеми регалиями. Эрнст, как и все штатские, был в черном фраке с ослепительно белой манишкой и белой бабочкой. Ниже бабочки у него свешивался престижнейший орден германского орла — светлый мальтийский крест, между лучами которого располагались четыре орла со свастиками. На левом лацкане черного фрака контрастно выделялись три значка. Выше всех был круглый со свастикой посередине — значок члена партии. Нижний, которым он очень гордился, — знак пилота.

Неожиданно к Эрнсту направился Геббельс, протянул руку и, смеясь, произнес пару своих шуточек, смысла которых Эрнст не уловил. Видя обескураженное выражение лица Эрнста, Геббельс сдался и по-простому сообщил: «Господин Хейнкель, мы присудили вам Национальную премию по науке и искусству.

Вам, Порше, Тодту и Мессершмитту. Скоро вы об этом услышите».

Эрнст слышал, что в прошлом году Гитлер учредил самую престижную награду для любого ученого Германии — Национальную премию в области науки и искусства. Это был противовес Нобелевской премии, которую теперь запрещалось получать немецким ученым. Это произошло после «позорного», по мнению Гитлера, присуждения Нобелевской премии мира за 1935 год журналисту и писателю Карлу фон Оссетцки, которого нацисты уже держали в концентрационном лагере. По мнению Гитлера, теперь немецкие ученые не будут подвержены международному «еврейско-либерально-му» влиянию. Запрет Гитлера не позволил Ричарду Куну получить Нобелевскую премию по химии за 1938 год и Герхарду Домаку — по медицине за 1939 год. С момента учреждения Германской национальной премии ее лауреатами стали всего восемь человек.

Предупрежденный Геббельсом, Эрнст теперь искал глазами своего заклятого конкурента Мессершмитта, мотористa Порше и строителя автобанов Тодта. Они уже стояли вместе на противоположной от входа стороне, но Эрнста не тянуло к ним. Открылись двери зрительного зала, прозвенел звонок, и все медленно направились к своим местам. В пригласительном

билете Эрнста было проставлено: первый ряд, место № 1. Действительно, крайние четыре места в первом ряду пустовали — они были предназначены для новых лауреатов Германской национальной премии. Эрнст сел на свое место. Бросилась в глаза сцена театра, утопающая в цветах. Тут же подошли и остальные три лауреата, тепло поздоровались с Эрнстом. Рядом с ним уселся Мессершмитт, далее Фердинанд Порше и одетый в генеральскую форму Фриц Тодт. Зал оперного театра заполнялся, Эрнст оглянулся назад — одни генералы в черной и цвета хаки униформе. Вот в зале появляются Гитлер, Гесс и Геббельс и занимают места в первом ряду. Сразу за Тодтом сел Гесс, за ним Гитлер и Геббельс. Все трое в одинаковом одеянии — светлокоричневые мундиры с красной повязкой со свастикой на левом рукаве, белые рубашки с темным галстуком и несуразные сапоги.

Наконец, на сцене театра появляется ведущий вечера и в наступившей тишине объявляет о вручении дипломов лауреатов Германской национальной премии за 1938 год. Гитлер и Геббельс встают со своих мест и подходят к четверке самых результативных строителей военной Германии, которые встают. Объявляются имя, титулы и заслуги Фрица Тодта. Гитлер жмет ему руку, смотрит прямо в глаза и говорит приветственные слова. Помощник в черной офицерской форме уже протягивает полуметровую красную папку с дипломом в широкой золоченой рамке и орлом, который держит в лапах герб со свастикой. Геббельс берет папку и двумя руками протягивает ее Тодту, улыбается и произносит слова приветствия. Тодт принимает диплом двумя руками и благодарит. Какое-то время оба стоят друг против друга и четырьмя руками держат папку. Этот момент вызвал у Эрнста приступ смеха, но он сдержался и подумал, что ему хорошо — он последний.

Процедура повторилась еще три раза. Теперь все четверо стояли с дипломами и слушали заключительные слова Гитлера. Знакомый генерал Энгель потом расскажет Эрнсту подоплеку его награждения этой премией. Борман был против его кандидатуры, видимо начитавшись толстого досье на Эрнста, составленного людьми гауляйтера Хильдебранда сразу после 1933 года, когда он категорически отказывался уволить своих конструкторов-евреев. Но Геринг настаивал на кандидатуре Хейнкеля и вынес вопрос на рассмотрение Гитлера. Тот взял сторону Геринга и сказал: «Мы должны дать этому швабскому мулу то, что он заслужил». После вручения диплома у Эрнста осталось лишь смутное представление о том, что именно ему говорили Гитлер и Геббельс.

Пролетели четыре месяца, и опять приглашение, от которого нельзя отказаться. На этот раз в Берлин, в рейхсканцелярию, на прием к Гитлеру. Опять черный фрак с белой бабочкой, опять рукопожатие Гитлера и какие-то незапоминающиеся слова его приветствия. Всем четверым лауреатам Германской национальной премии за 1938 год Гитлер вручил именные золотые медали с бриллиантами и чеки на крупную сумму.

Наступил 1939 год — начало великих испытаний и лишений для всех людей планеты Земля. Эта горькая участь не минует и Эрнста Хейнкеля, который, повинуясь своей судьбе, внес немалый вклад, чтобы эта катастрофа состоялась.

Глава 2

НАЧАЛО

Деревенский сорванец

Он родился в страшно морозный день, 24 января, за 12 лет до наступления бурного XX века в тихой горной деревушке Грюнбах, затерявшейся на просторах Швабии, недалеко от Штутгарта. Бургомистр зарегистрировал малыша под двойным именем — Эрнст Генрих.

Карл и Катарина Хейнкель

Его отец, Карл, как и все мужчины Хейнкели, был мастеровым, лудил и паял. Из медного и железного листа мог соорудить любую полезную в деревне вещь, и у него всегда было много работы. Если при кормлении маленьких детей им надевали нагрудники, то для Эрнста отец выколотил из тонкого медного

листа удобный специальный лоток.

Его мать, Катарина Хейнкель, урожденная Хандер, была из той же деревни. Хандеры испокон веков занимались в окрестностях Грюнбаха выращиванием винограда. Катарина окружила маленького Эрнста таким теплом и заботой, на какие могла быть способна только самая преданная и любящая мать. По воскресеньям она надевала свое единственное черное платье, наряжала во все лучшее детей, следила, чтобы и муж выглядел прилично. Все вместе они отправлялись послушать проповедь их уважаемого пастора.

Эрнст родился в большом доме на деревенской улице, где на первом этаже размещались лавка и мастерская отца. Зимой в этой горной местности выпадало много снега. Чтобы не чистить крышу, все дома в деревне были островерхие.

Дом Хейнкелей в Грюнбахе

Когда Эрнст стал школьником, он уже проявил свой необузданный темперамент и невероятную энергию. Женщины Грюнбаха в ужасе заламывали руки при виде маленького Хейнкеля, мчавшегося на велосипеде с горы по крутой улочке, ноги которого даже не доставали до педалей, чтобы затормозить. Пастор утверждал, что этот сорванец никогда не станет респектабельным гражданином.

Маленького Эрнста интересовало буквально все. Он уже

чувствовал себя свободным и независимым. Авторитетов для него как будто бы не существовало. Он все хотел попробовать сам. И только когда обжигался, признавал, что это плохо. Сельский учитель и пастор были вынуждены с грустью сообщить отцу Эрнста, что его младший сын делает все то, что запрещено Священным писанием.

Тем не менее к моменту окончания начальной сельской школы успехи Эрнста Хейнкеля были признаны достаточными для поступления в среднюю школу в соседнем городке Шорндорфе. Эта школа была желанной для тех родителей деревни, которые хотели обеспечить лучшее будущее их детям. И Эрнст оправдал надежду своих родителей, окончил эту школу и был принят в старшие классы школы города Канштадт. Здесь уже проявилась целеустремленность Эрнста — он окончил школу одним из шести лучших учеников. На глазах матери были слезы радости. Отец же убежденно заметил, что в голове его младшего сына, Эрнста, есть что-то кроме глупостей, недомыслия, девочек и беспрестанного желания выпить в прокуренных кабаках.

Теперь вся семья Хейнкелей реально начала мечтать, что их Эрнст получит высшее образование и будет инженером. Да и Эрнст уже понял, что диплом инженера — это билет в сказочную, полную чудес техническую страну. Отец согласился оплачивать учебу Эрнста в вузе. Но сто лет тому назад в Германии перед поступлением в высшее техническое учебное заведение надо было пройти годичную практику на заводе. И Эрнст отправляется в городок Биссинген, севернее Штутгарта, на завод Гротца, который в то время производил высокоточный инструмент и коленчатые валы к двигателям. Разве мог он предположить, что через много лет этот завод будет его собственностью и только маленькой частичкой его авиационного концерна?

Мемориальная доска на доме, где родился Эрнст Хейнкель

Наставником практиканта Эрнста оказался пожилой мастер Шейбле, в доме которого, в небольшой мансарде, Эрнст и поселился. Ему установили первую в его жизни зарплату — 12 марок в неделю, и он последовательно обучался слесарному мастерству, работе на токарном и фрезерном станках. Потом была еще грязная, пыльная и шумная литейная мастерская. На прощание улыбающийся мастер Шейбле подарил Эрнсту цепочку для карманных часов, выполненную из металла, который практикант перевел в стружку.

Теперь перед деревенским сорванцом Эрнстом Хейнкелем открылись двери Высшей технической школы Штутгарта.

Катастрофа дирижабля

Утренние газеты 5 августа 1908 года сообщили, что над долиной Рейна летит гигантский дирижабль Цеппелин LZ 4 со своим создателем на борту и что его маршрут пролегает от озера Констанца, где расположен его плавучий ангар, до Франкфурта и обратно. Сотни тысяч немцев всматривались в небо, надеясь своими глазами увидеть это чудо. Но вот прошел слух: дирижабль прилетел и совершает посадку на западной окраине Штутгарта, на поле Эхтердингена. Кто на велосипедах, мотоциклах и автомобилях, кто в переполненных поездах устремился туда. Среди пассажиров одного из поездов был и 20-летний студент

Эрнст Хейнкель.

Он, как и тысячи горожан, любовался невиданным гигантским воздушным кораблем, который прилетел в эти края как будто из другого мира. Эта граненая сигара невероятно больших размеров, надутая изнутри, с вертикальными и горизонтальными плавниками в хвосте, двумя мотогондолами снизу по бокам, перед которыми вращались пропеллеры, медленно и лениво приближалась к земле, явно намереваясь совершить посадку. Это выдающееся летающее инженерное сооружение заворожило студента четвертого курса Высшей технической школы в Штутгарте. Эрнст сразу отметил, что горизонтальных плавников в хвосте дирижабля было четыре, а вертикальных только два и что руль направления крепился отдельно от вертикальных плавников и почему-то имел овальную форму. Пока он размышлял о конструктивных особенностях летательного аппарата, гигант благополучно приземлился. С его носа на канатах был спущен якорь и закреплен на земле. Из кабины внизу корпуса вышли люди. Подъехали автомашины, и часть пассажиров дирижабля уехала.

Прошло некоторое время, и поднялся ветер. Сильный порыв так надавил на дирижабль, что его якорь вырвался из земли и зацепил за бедро бородатого мужчины, оставив рваную рану. Он беспрерывно вопил от боли. Другого беднягу из стартовой команды, вцепившегося в канаты якоря, освободившийся дирижабль поднял в воздух и понес на край поля. При этом его корма подошла совсем близко к густым невысоким деревьям.

И вдруг яркая вспышка вырвалась из нижней части кормы, и в одно мгновение весь корпус дирижабля охватило голубоватое пламя, он стал прозрачным и начал оседать на землю. Вопль ужаса тысяч зрителей слился в один цепенящий сердце рев. На глазах Эрнста летающее чудо техники превратилось в груду искореженных легких металлических ферм, которая шевелилась и потрескивала в белых остатках пламени на земле с высокой травой и красивыми полевыми цветами.

И тут до слуха Эрнста на фоне рева толпы, со стороны дороги, прорвался душераздирающий отчаянный голос, который повторял лишь одно: «Мне конец! Мне конец!..» Эрнст повернул голову и сразу узнал семидесятилетнего графа Фердинанда фон Цеппелина. Он стоял в своей открытой автомашине и смотрел на то, что осталось от его детища. Его большое мертвенно-белое лицо почти слилось с пышными усами того же цвета, кончики которых, обычно лихо закрученные, теперь опустились. Только родинка на правой щеке сохранила свой обычный цвет. Его широко раскрытые от ужаса глаза были полны слез. Он стоял с

вытянутыми к пепелищу трясущимися руками и механически повторял свое заклинание.

Как потом стало известно, после приземления дирижабля LZ 4 на поле Эхтердингена водитель доставил графа к ближайшему телефону — необходимо было дать указания по дальнейшему маршруту дирижабля после его полета, прерванного неполадкой мотора. Теперь, после десяти лет недоверия и насмешек, конструктор дирижаблей надеялся выдавить из рейхстага два с половиной миллиона марок, поскольку его LZ 4 выполнит поставленное условие — продержаться в воздухе не менее 24 часов. Деньги Цеппелину были очень нужны, поскольку на реализацию своих проектов управляемых воздушных кораблей он уже истратил все свое состояние.

Эрнст в каком-то оцепенении смотрел на трясущиеся руки графа Цеппелина, и ему до слез было жалко этого старого технического гения. Такие же чувства испытывали и многие зрители. Вокруг автомобиля Цеппелина образовалась толпа, самые смелые кричали ему: «Мужайся! Мужайся!..» Один рабочий бросил в автомобиль к ногам Цеппелина свое портмоне с деньгами, его примеру последовали другие. Послышались призывы: «Давайте соберем много денег, чтобы граф Цеппелин построил новый дирижабль!»

В переполненном вагоне поезда, куда Эрнст проник через окно, он стоял, прижатый к стенке, и был счастлив, что возвращается в Штутгарт. Вокруг все обсуждали детали катастрофы дирижабля и спорили о количестве денег, которые надо собрать для постройки нового. Его мысли всецело занимали версии причины этого страшного события. Конечно, он понимал, что горел водород, которым был заполнен корпус и благодаря которому дирижабли и аэростаты поднимались в воздух. Он знал, что матерчатую обшивку гигантского корпуса сделать полностью герметичной очень трудно — утечки водорода были вероятны. И тут он явственно вспомнил, что, когда огромный корпус несло ветром, его хвост подошел вплотную к деревьям. Ведь если матерчатая обшивка коснулась их, то она могла легко разорваться… Но что же подожгло водород? Ответа он не находил из-за множества возможных источников огня, начиная от горящей сигареты близко стоящего зрителя и кончая электрическим разрядом между наэлектризованным корпусом дирижабля и деревьями.

Студент инженерного вуза Эрнст Хейнкель уже чувствовал, что сама идея летательного аппарата, наполненного горючим газом, несла в себе огромную опасность. Но были уже и другие летательные аппараты, которые использовали подъемную силу

движущихся в воздухе крыльев. Он, как и все юные и пытливые будущие инженеры, знал из газет и технических журналов истинное состояние развития этих рукотворных летающих машин. Только пять лет прошло, как взлетела первая в мире такая машина — братьев Вильбура и Орвилла Райт. А уже в этом году в январе самолет Вуазена под управлением пилота Анри Фармана завоевал Гран-при в сумме 50 тысяч франков за облет круга в один километр. В мае второй биплан американцев Белла, Кертисса и Болдуина «White Wing» взлетел под Нью-Йорком и три дня спустя на соревнованиях Кертисс пролетел на нем более 300 метров. В июле Глен Кертисс пролетел один километр на своем биплане «Июньский жук» и завоевал Scientific American Trophy. Он был известным американским мотоциклистом и на шестицилиндровом мотоцикле установил неофициальный мировой рекорд скорости — 217 км/ч. Его мотоциклетные двигатели были идеальными для легких самолетов. «Июньский жук» он спроектировал сам. Братья Райт уже вовсю торговали своими самолетами, готовили серийный образец для армии и отправили другой свой самолет в Европу для рекламных полетов во Франции. Самолетостроение делало первые, но уверенные шаги.

Поезд мчался к Штутгарту. Под впечатлением увиденной катастрофы неожиданно для себя Эрнст вдруг пришел к твердому умозаключению, изменившему всю его жизнь. Да, будущее принадлежит не дирижаблям, а летательным аппаратам тяжелее воздуха — самолетам. И в нем проснулось страстное желание посвятить себя их созданию, стать главным конструктором будущих самых совершенных летающих машин.

Окончательное решение

Студент Эрнст Хейнкель был невысокого роста, но крепкого телосложения. Его голова не была похожа на голову Сократа и не выказывала черт гениальности, но упрямые, цепкие глаза сразу говорили о волевой натуре. Длинный прямой и чуть опущенный швабский нос, который он получил в наследство от своих родителей, производил двоякое впечатление. Сначала он смешил и придавал облику Хейнкеля черты комедианта, и это всегда располагало к нему собеседника. Но потом этот же нос уже казался атрибутом очень хищной птицы, которая внушала страх и уважение.

Студент Эрнст Хейнкель

Студенческая вольная жизнь затянула в свой круговорот юношу из глухой швабской деревни. И тут проявился его коммуникабельный характер и такие качества, которые позволили ему занять лидирующее положение среди студентов. В студенческом клубе, куда вступил Эрнст, студенты любили посидеть за бутылкой красного вина. Его способность много выпить сыграла важную роль. Он получил прозвище Нос бутылки и занял должность адъютанта куратора клуба. Им был заядлый выпивоха — престарелый доктор Хедингер, который завещал клубу огромную сумму в 25 тысяч марок. Эрнст был обязан сопровождать президента после занятий, а по вечерам составлять ему компанию за столом ресторана, где они ели копченые языки и запивали красным вином. Для бедного студента Хейнкеля это было более приятным занятием, чем разбирать задачи по высшей математике. Все его предки, как и отец, были мелкими деревенскими ремесленниками, котельщиками и водопроводчиками, и в провинции, где вино было очень дешевым, они не обременяли себя чрезмерным воздержанием. Некоторые из

Хейнкелей отличались довольно буйным нравом, особенно в подпитии. Эрнст родился самым маленьким, но когда вырос, то по силе духа и количеству алкоголя, которое он мог выпить, ни в чем не уступал своим мощным родичам.

В то же время Эрнст очень гордился своей будущей специальностью — инженера-механика. Она открывала перед ним широчайшие перспективы. Сенсационные открытия в технике следовали одно за другим. Бурно развивались все отрасли машиностроения. Электротехника, паровые двигатели и моторы внутреннего сгорания невероятными темпами двигали морской, речной, железнодорожный, шоссейный и теперь воздушный транспорт.

Эрнст Хейнкель мог посвятить себя любому направлению техники — для каждой компании он был бы желанным приобретением. Но после катастрофы дирижабля у него появился один интерес — самолеты. Куратор студенческого клуба, старик Хедингер, недоумевал: «Что случилось с Хейнкелем? Он совсем забыл нас». Теперь Эрнст был увлечен скрупулезным сбором каждой крупицы информации о конструкциях самолетов.

В начале нового учебного года Эрнст случайно узнает, что профессор математики Бауман начинает читать новый курс лекций по авиации. На первой лекции, кроме Эрнста, слушателями оказались всего три женщины. Маленький коренастый профессор Бауман с черными усами рисовал на доске графики и писал формулы, из которых Эрнст понимал только половину. Количество слушателей профессора-теоретика на второй лекции не увеличилось — те же три женщины и Эрнст. Его подозрение подтвердилось — это были жена, теща и домработница профессора. Они были здесь по просьбе профессора, который не рассчитывал на популярность нового курса его лекций. Даже на Эрнста они наводили жуткую скуку. Но ничего другого он найти не мог и остался преданным студентом профессора Баумана.

В это же время профессор-математик Жуковский в Московском высшем техническом училище читает лекции по теории полета и собирает большую аудиторию студентов — энтузиастов авиации. Среди них будущие конструкторы самолетов и их двигателей: Архангельский, Делоне, Лейбензон, Микулин, Стечкин, Юрьев и др. Потом вокруг Жуковского организуется ЦАГИ.

Эрнст Хейнкель продолжает искать информацию о построенных самолетах и находит ее в кафе «Рейнсбург». Тут был целый клад новейших иностранных журналов и газет с подробными описаниями и фотографиями французских и

американских машин. Теперь Эрнста Хейнкеля можно было часто застать за столиком в этом кафе, увлеченно читающим очередной журнал или газету с картинками самолетов. Франция в этом была бесспорным лидером, в то время как в немецких изданиях эксперты и корреспонденты прославляли дирижабли и пренебрежительно описывали достижения в самолетостроении, называя братьев Райт «братьями-лжецами».

Тут, в кафе «Рейнсбург», молодой Хейнкель узнает о триумфальных полетах Вильбура Райта во Франции в сентябре 1908 года. За два часа он пролетел почти 130 км. Это было грандиозно, и все разговоры о «братьях-лжецах» были моментально подавлены. Французы Блерио и Фарман строят свои новые самолеты. Луи Блерио на своем самолете модели XI 25 июля 1909 года перелетел Ла-Манш за 32 минуты, изумив весь мир. Безумная радость! В Лондоне — тысячные очереди, чтобы взглянуть на чудо-самолет. По возвращении в Париж — прием с высшими почестями. Его самолет в сопровождении эскорта провезли по парижским бульварам.

Эрнст узнает, что даже Австрия обогнала его Германию. Австрияк Иго Этрих воспользовался исследованиями немецкого профессора Альборна из Гамбурга. Профессор скопировал форму крыльев с летающих семян тропического растения, которые ему доставляли из ботанического сада на острове Ява. Построенный в Австрии по его рекомендациям самолет назвали «Голубь Этриха», и он хорошо летал.

Несколько разрозненных энтузиастов авиации в Германии начали на свои деньги и на свой риск строить свои самолеты, копируя их у французов и устанавливая на них французские моторы. А иногда они просто по своему разумению дорабатывали купленные французские самолеты.

Однажды Эрнст прочитал в газете, что мэр Франкфурта планирует провести в своем городе с 1 по 10 октября 1909 года Международную авиационную выставку. Городской Совет установил высокие призы за лучшие летные достижения в разных категориях и приглашает знаменитых французских и бельгийских пилотов посоревноваться. Эрнст сразу решил: он должен это увидеть, чего бы это ни стоило.

Деньги, которые давал отец, полностью тратились на самое необходимое, и выкроить из них сумму на покупку железнодорожного билета в оба конца до Франкфурта, расположенного в двухстах километрах от Штутгарта, было нереально. Попросить у отца дополнительные деньги на праздник авиации он не мог, потому что знал его крайне отрицательное отношение к этому модному увлечению людей. Отец все еще

видел в нем подающего надежды инженера-машиностроителя старых добротных механизмов. А когда Эрнст пытался аккуратно заговорить с ним о летающих машинах и пилотах, он неизменно слышал: «Это сброд канатоходцев! Они все должны быть в цирке».

Оставалось только одно — продать свою какую-нибудь ценную вещь. Выбор пал на толстую, хорошо изданную книгу Баха «Детали машин». Эрнст успокаивал себя — он купит ее позже, но этого не произойдет. Получив за нее только шесть марок, он через три дня уже ехал в поезде во Франкфурт, куда так настойчиво стремился и где его ждали важные открытия.

Международная авиационная выставка во Франкфурте 1909 года показалась молодому Хейнкелю фантастической. Он увидел здесь уже целый ряд немецких самолетов, выстроенных в линейку. Среди них были даже такие, которые могли взлетать с палубы корабля, но выглядели они очень громоздкими. К потолку огромного павильона был подвешен недостроенный самолет братьев Райт, а на видном месте, на углу экспозиции, стояла летательная машина, построенная шофером Кайзера Вильгельма II. Все попытки немецкого пилота поднять ее в воздух окончились неудачей. Она подскакивала, но лететь не хотела, чем и заслужила язвительные насмешки зрителей. Явным контрастом было появление французов и бельгийцев на обтекаемых монопланах и бипланах, которые уверенно взлетели и совершили свой первый полет вокруг летного поля. Десятки тысяч зрителей приветствовали их аплодисментами. Бельгиец де Катере находился в воздухе час и семнадцать минут и выиграл главный приз города Франкфурта за продолжительность полета — 40 тысяч марок.

После всего увиденного Эрнст почувствовал, что может и должен принять участие в создании самолетов в Германии. Если в прошлом году потрясение от катастрофы дирижабля Цеппелина открыло ему важность покорения воздушного океана летающими машинами тяжелее воздуха, то теперь, разобравшись в их конструкциях и оценив уровень их развития, он твердо убеждается, что полученного технического образования достаточно, чтобы стать конструктором самолетов.

В возрасте 21 года Эрнст Хейнкель принимает кардинальное для всей своей жизни решение. Он будет авиаконструктором и строителем самолетов. Прощай, студенческая жизнь! Все равно его Высшее техническое училище Штутгарта больше ничего не может ему дать того, что пригодится для предстоящей работы, а тратить время на абстрактный дипломный проект какой-то устаревшей машины он не намерен. Он будет строить свой собственный самолет по своему проекту. Как это все будет, он

пока не знал, но это была цель.

Теперь его маленькая комнатка с небольшим количеством мебели, которую он снимал в доме бондаря Роммеля на Гимназиум-штрассе, превратилась в конструкторское бюро с одной чертежной доской. Вся французская периодика, содержащая сведения о самолетах, была вновь перечитана. И на эскизах появились варианты биплана, очень похожего на тот самолет, на котором летал Анри Фарман. Наконец, на чертежной доске Хейнкеля появился общий вид в трех проекциях его первого самолета.

Но чтобы выпустить его рабочие чертежи, закупить материалы и готовые изделия, нанять конструкторов и рабочих, арендовать ангар для сборки и ангар на летном поле, нужны были тысячи марок, а у молодого Хейнкеля была только идея его самолета и страстное желание ее осуществить. В поисках богатого спонсора Эрнст стал просматривать объявления в рекламных газетах. Ничего не было. Но назад, в студенты, ему уже пути не было. Он еще не знал, как об этом сказать отцу, но был уверен, что найдет свой путь в авиацию. Ведь он уже принял окончательное решение.

Первый самолет

Симпатичный пожилой механик Фридрих Мюнц понравился Эрнсту с первого взгляда. Его мастерская находилась на первом этаже дома № 27 по Блюмен-штрассе. А когда он терпеливо выслушал пламенный рассказ Эрнста о своем самолете и о себе, то рассмеялся и просто сказал: «Переезжай ко мне и будешь платить мне за комнату».

На следующий день большой лист ватмана с тремя

проекциями самолета был развернут на рабочем столе тесной мастерской Мюнца. Не спеша надев очки, он долго смотрел на чертеж, не произнося ни слова. Затем обернулся к Эрнсту:

— Да-а… В целом это выглядит неплохо. Но прежде всего ты должен иметь большую мастерскую.

— Но у меня для начала нет денег, — мрачно заметил Эрнст.

— Для студента это не удивительно. Пойдем со мной, — пригласил Мюнц.

Они поднялись на второй этаж и оказались в просторном зале, который раньше арендовался для богослужений.

— Здесь молились так долго и громко, что с твоим самолетом ничего плохого не случится. Давай начинать, — твердо заключил Мюнц, прищурив свои веселые глаза.

На рассвете следующего утра Эрнст уже ехал в соседний городок покупать отборную и выдержанную древесину для своего самолета. Он уже не был бедным студентом, он был компаньоном известного мастера-механика, которому товар отпускали в долг. Вернулся Эрнст с грузом отобранного им дерева, стоимость которого записали на счет Мюнца.

Фридрих Мюнц вскоре пригласил двух столяров, которых так вдохновила идея постройки самолета, что они согласились работать без оплаты. Весь следующий, 1910 год компания друзей с частыми перерывами строила самолет Эрнста Хейнкеля. Сам он работал со всеми наравне, но и еще числился студентом в своем Высшем училище, посещая самые необходимые мероприятия. Эрнст продолжал читать французские газеты и не жалел денег, чтобы переснять каждую фотографию самолета на слайд. Их собралась целая коллекция, и он внимательно изучал каждый. В одной из газет была маленькая заметка о том, что в последних маневрах французской армии принимали участие самолеты. Эрнста осенило — военные могут стать его спонсором!

Теперь уже остро встал вопрос о моторе. Он стоил несколько тысяч марок, и Эрнст предпринимал различные попытки найти источник финансирования. Он даже решился прочитать лекцию военным на тему «Самолеты в будущей войне», надеясь на их поддержку проекта его самолета. В ней он рассказал об участии самолетов в маневрах во Франции и обосновал необходимость принять срочные меры к ликвидации отставания Германии в самолетостроении. Но все напрасно. После лекции старший по званию подозвал Эрнста: «Молодой человек, это было очень интересно, но мы все это знаем намного лучше».

Эрнст был в отчаянии. Постройка самолета застопорилась. Как же достать дорогущий мотор? Спасителем молодого конструктора опять оказался Фридрих Мюнц. Через своих знакомых он достал лодочный мотор мощностью 22 л.с. Когда Эрнст осмотрел мотор, то сразу запротестовал — он был слишком тяжелый. Мюнц спокойно, но твердо отпарировал: «Лучше иметь тяжелый, чем ничего». И Эрнст с ним согласился.

Теперь надо было решать проблему ангара на поле, пригодном для взлета и посадки. Зал на втором этаже дома Мюнца, где Эрнст с помощниками изготавливал детали и собирал отдельные агрегаты своего самолета, был капканом. Даже собранные консоли крыльев из него вытащить было невозможно. Они не проходили ни через двери, ни через окна. Об общей сборке самолета нечего было и думать. Дальнейшие работы над самолетом опять приостановились.

Недалеко от города Штутгарта было одно место, которое

казалось удобным для полетов. Эта северо-восточная окраина города с ровным лугом за рекой Некар называлась Канштадтен Васен. Это место и облюбовал Эрнст и решил, что здесь он должен построить ангар для общей сборки и предполетной подготовки своего самолета.

Опять помогли связи Мюнца. Через его знакомого городского чиновника вышли на депутата местного парламента Кейната, который хотел заработать на стремительно развивающейся авиации. Пока Эрнст корпел над изящными деталями своей машины в бывшем молельном зале, самолеты действительно привлекли внимание высшего руководства Германии. Военный министр распорядился о формировании воздушного корпуса и открытии летной школы. В небольших бараках под Берлином биолог Доктор Вальтер Хут и Отто Винер организовали компанию «Альбатрос» по строительству самолетов и привлекли наиболее удачливых одиночек, строителей собственных самолетов. Инженер Румплер попытался строить австрийский самолет «Таубэ».

На фоне этого авиационного бума депутат швабского парламента Кейнат решает сыграть на национальных чувствах своих избирателей и не уступать «проклятым пруссакам» юг Германии. Швабы должны строить свои прекрасные самолеты! И тут ему представляют шваба Эрнста Хейнкеля и приглашают посетить его мастерскую, где строится его «швабский» самолет. Ничего не понимая в конструкции самолетов, Кейнат пришел в восторг от увиденных крыльев, оперения, стоек и расчалок. После непродолжительных расспросов конструктора самолета он делает Эрнсту Хейнкелю лестное деловое предложение.

Кейнат покупает строения школы верховой езды, которые подлежат сносу, перевозит их на поле для полетов в Васене, там их заново собирает и предоставляет Эрнсту Хейнкелю право пользования большим залом для сборки, регулировки и хранения его самолета. За это Эрнст должен обещать продать ему самолет за 13 тысяч марок после того, как будет продемонстрирована его способность пролететь расстояние в сто метров. Кейнат также планирует основать самолетостроительную компанию «Аэропланы Южной Германии» и приглашает Хейнкеля занять пост ее технического руководителя.

Эрнст сразу сказал, что он согласен. И все завертелось. На краю поля в Васене появился ангар, сильно напоминающий павильон для верховой выездки. Теперь надо было вытащить консоли крыльев из западни бывшего зала для молитв. Когда стало ясно, что без поломки дома не обойтись, то Мюнц предложил лучший вариант — выпилить промежуток между

двумя окнами. Теперь проход для консолей крыльев был открыт. Они благополучно выпорхнули из клетки и вместе с остальными деталями самолета оказались в ангаре в Васене. Работа тут закипела. Слухи о новом строящемся самолете передавались из уст в уста энтузиастами авиации. Каждый день все больше и больше любознательных людей приходили взглянуть на самолет, который создавался в их родном Штутгарте, и на его молодого конструктора. Школьники и студенты, мастеровые и солдаты, знатные дамы с кавалерами — все старались побывать в ангаре Хейнкеля. Даже его профессор Бауман приехал на целый день и помогал в сборке самолета. В некоторые дни в ангаре трудилось до десяти человек. Полотнища матерчатой обшивки крыльев и оперения сшивали на обычной ножной швейной машинке «Зингер». Австрийский летчик Файдлер приземлился на поле на построенном им самолете типа Блерио, зашел в ангар и был в восторге от самолета Хейнкеля.

Поле, которое облюбовал Эрнст Хейнкель, постепенно становилось аэродромом Штутгарта. В январе 1911 года сюда приехал король Вюртемберга со свитой посмотреть на полеты самолета, но не повезло с погодой — снежная круговерть в воздухе и непролазная грязь на поле. Летчик долго не решался лететь, но король проявлял нетерпение. И вот ворота ангара открылись, и самолет взлетел в снежную пургу. Он набрал высоту 10 метров, сделал полукруг и пошел на посадку. На этом показ закончился. Многочисленные зрители были разочарованы и проявили большой интерес к строящейся машине Хейнкеля. Тогда его помощник встал у ворот и стал собирать за вход небольшую плату. Эти деньги для команды Эрнста были очень кстати.

В этот чудный день, 12 мая, на аэродроме были назначены показательные полеты самолетов. Опять приехал король. Но теперь у всех настроение было праздничное. И у Эрнста тоже — его самолет был почти готов. После удачного, но очень скромного полета немецкого самолета, который взлетал в снежном январе, появился австрийский «Таубэ». Этим красивым самолетом управлял немец Хельмут Хирт.

Эрнст его прекрасно знал. Они учились вместе в старших классах школы. Хельмут учиться не любил, оставался на второй год. Мотоциклы и автомашины интересовали его намного больше. Но он был одним из двух сыновей очень богатого и известного шваба из Штутгарта, Альберта Хирта. Его изобретения в области шарикоподшипников использовались во всем мире, а он, с развевающимися бакенбардами, мчался по городу на мотоцикле, летал на воздушном шаре, управлял автомобилем и разрабатывал проекты летающей лодки и гигантского самолета

на гусеничном шасси, на котором он мечтал достигнуть Северного полюса.

Хельмут сначала пытался помогать отцу в его бизнесе, но потом увлекся полетами на самолетах. В Австрии он изучил и освоил их знаменитый двухместный моноплан «Таубэ», в Вене окончил летную школу. И вот теперь эта восходящая звезда немецких летчиков во всем блеске была представлена королю Швабии. Красивый и высокий молодой человек с черными, как смоль, волосами, аккуратно уложенными на пробор, щегольскими усами и обворожительной улыбкой стоял с пробковым летным шлемом в правой руке возле изящной большой птицы на колесах и пропеллером впереди, которая всем своим видом показывала многочисленным зрителям, что готова взлететь.

Хельмут занимает место пилота, выхлопные патрубки мотора выплюнули облачка синего дыма, и изящный «Таубэ» легко скользнул в небо. Со скошенными назад концами крыльев и птичьим хвостом он был очень похож на коршуна. По большой спирали он поднимался все выше и выше, вызвав неописуемый восторг зрителей на поле. Наконец, он как бы устал и какое-то время летел горизонтально, отдыхая. Но высота была такой большой, что самолет смотрелся на фоне голубого неба совсем маленьким. Когда Хельмут заходил на посадку, духовой оркестр тяжелой кавалерии грянул «Встречный марш». Завершив пробег по траве точно напротив большой палатки, перед которой на походных стульчиках расположились король и его свита, Хельмут сорвал бурные аплодисменты всех присутствующих.

Хельмут увидел Эрнста, скромно стоящего недалеко от палатки короля, узнал его, подошел, и они обменялись рукопожатием. Хельмут был уже наслышан о работе Эрнста над аэропланом и предложил ему осмотреть его «Таубэ» с размахом крыльев в 14 метров и посидеть в кабине. После того как Эрнст полностью удовлетворил свое любопытство, Хельмут неожиданно предложил: «А почему бы нам не слетать вдвоем? Давай, перелезай осторожно в переднюю кабину — будешь пассажиром. Но у тебя на коленях прокатится и мой младший братишка Вольф». Вольфу было одиннадцать, и он бредил полетами. Со временем он станет знаменитым планеристом Германии.

Самолет «Таубэ», на котором Эрнст Хейнкель впервые в 1911 году поднялся в воздух в качестве пассажира

Эрнст летел на самолете первый раз в своей жизни. На разбеге сильно трясло. И момент отрыва поразил этой резкой сменой тряски на плавное покачивающее движение в воздухе. Треск мотора и свист ветра сливались в одну завораживающую мелодию. Очень быстро палатка короля Швабии и люди возле нее становились все меньше и меньше. Рычаги и педали управления самолетом были только в кабине Хельмута, но Эрнст заметил, что скошенная назад округлая концевая часть крыла отгибалась вверх или вниз перед началом виража. Скоро ему одному придется оторваться от земли на опасную высоту, управляя собственным самолетом. И сейчас в роли воздушного пассажира, да еще и с ребенком на коленях, Эрнст ощутил всю ответственность конструктора и пилота за жизнь человека, которого самолет с его мотором поднимает так далеко от земли. Но философские размышления об опасности творений человеческих быстро уступили место чисто практическим оценкам расстояний и ракурсов применительно к его первому самостоятельному полету на его самолете. Особенно важно было для Эрнста — это увидеть из кабины, как Хельмут заходит на посадку, от какой точки начинает планирование и с какой высоты задирает машину до касания. Пробег не был очень длинным, и они, к всеобщему восторгу зрителей, снова оказались напротив палатки короля.

Лето полностью вступило в свои права, когда Эрнст запустил лодочный мотор на своем самолете и начал пробежки по полю аэродрома Васен. Он уже освоился и пытался совершить подлет, но мощности тяжелого мотора явно не хватало, чтобы разогнать

самолет до нужной скорости. Неужели весь его проект обречен на провал? Что же делать? Где достать мощный и легкий мотор? Эрнст вспомнил — его двоюродный брат Меркле работает инженером у Даймлера. Переговоры дали плоды — авиационный двигатель мощностью вдвое большей, чем у лодочного мотора, компания Даймлер согласилась дать Хейнкелю в аренду.

9 июля 1911 года запомнится Эрнсту Хейнкелю на всю жизнь. С новым мотором он разогнался и очутился в воздухе. Он до сих пор восхищается собой. Без всякой летной подготовки, без наставника, имея только общее теоретическое представление о работе поверхностей управления самолетом и слайды с фотографиями разных конструкций, не зная особенностей управления созданной им машины, молодой и упрямый Хейнкель летит на самолете своей конструкции. Он сидит, совершенно открытый ветру, на маленьком сиденье между нижним и верхним крыльями. Правая его рука держит рычаг управления, а левая — рычажок оборотов мотора. Ноги его почти в горизонтальном положении уперты в педали рулей направления. Впереди него только воздух и переднее горизонтальное оперение, вынесенное далеко вперед. Сзади — рокочущий мотор, который вращает толкающий пропеллер, и бак с бензином, закрепленный над мотором. Вместо фюзеляжа — продуваемая ферма без обшивки, из деревянных стоек и проволочных растяжек.

Собравшиеся поглазеть завсегдатаи аэродрома и случайные посетители, глядя на неуверенные и вынужденные маневры самолета Хейнкеля на сравнительно малой высоте, не могли точно сказать, чем закончится этот отчаянный полет — успешным приземлением или катастрофой. По рассказам пилотов Эрнст знал, что взлететь — это полдела. Главное — безаварийно сесть. Но уже с первых минут в воздухе Эрнст стал чувствовать, чего хочет его самолет, как он реагирует на ничтожные отклонения рычага управления и педалей, как он начинает подниматься при увеличении числа оборотов мотора и снижаться при их уменьшении.

Эрнст Хейнкель летает на своем первом самолете

С каждой минутой полета Эрнст учился управлять своим самолетом, и он становился все послушнее. План посадки Эрнст составил в уме заранее и мысленно проигрывал ее много раз. Вот он подойдет к краю поля на высоте 30 метров, плавно развернется к его середине, уберет обороты мотора до холостых, даст самолету плавно снижаться, удерживая его в горизонтальном положении, а когда земля будет совсем близко, поднимет нос машины, и она последние метры высоты будет лететь параллельно земле и плавно на нее опустится. Сейчас от того, как он все это сделает, ничего не забыв, зависит его жизнь и его будущее. Он все сделал точно, и шквал аплодисментов свидетелей его первого вылета донесся до него, когда самолет, уже обессиленный, еще катился по ровной траве.

На следующий день популярная газета «Штутгартер Тагблатт» писала:

Вчера рано утром из Васена пилот Хейнкель совершил первый вылет на его вновь построенном биплане.

Мотор колоссальной мощности обеспечил полет в воздухе одного пилота на высоте десять метров. При посадке несколько стоек биплана согнулись.

В каждом следующем полете обязательно гнулась какая-нибудь стойка, или обрывалась проволочная растяжка, или же гнулась ось шасси. Но самолет ремонтировали, и Эрнст снова взлетал в любую погоду. Он бесстрашно осваивал летное

мастерство и выявлял достоинства и недостатки своего первого детища. А когда полеты на аэродроме прекращались, толпы жителей Штутгарта собирались на его краю, чтобы увидеть и приветствовать смелого авиатора Эрнста Хейнкеля.

Рядом со смертью

Своими полетами молодой конструктор Хейнкель убедил всех, что он может создавать успешно летающий самолет, способный покрыть расстояние не в сто метров, как предусматривалось в его соглашении с депутатом и владельцем его ангара Кейнатом, а в сотни километров. Конечно, самолет Хейнкеля выглядел архаичным по сравнению с австрийским монопланом «Таубэ», но он создан в Швабии, и он летает.

Среда, 19 июля, была обычным летным днем. Белые кучевые облака украшали голубое небо, но летние грозы уже нередко гремели и сверкали над Штутгартом. В ангаре Хейнкеля готовили самолет к полету. Эрнст еще раз обошел вокруг машины, внимательно осматривая каждый узел и пробуя натяжение проволочных растяжек. Все было в порядке, и можно было взлетать. Но когда начали выкатывать самолет из ворот ангара, Эрнст вдруг почувствовал, что его сердце екнуло и в глазах потемнело, как будто темное облако спустилось сверху и обволокло все кругом. Он на минуту остановился, упираясь руками в заднюю кромку нижнего крыла. Потом облако исчезло. Что это было? Какой-то знак? Эрнст отбросил дурные мысли, и они поставили самолет носом против ветра.

— Собираешься взлетать? — приветливо спросил проходящий пилот воздушного шара.

— Да, и сегодня это будет мой смертельный полет, — неожиданно для себя выговорил Эрнст.

— Не шути такими вещами, — улыбаясь, по-дружески сказал пилот.

Эрнст шутить и не собирался, просто так вырвалось. Но надо было лететь. Пропеллер завертелся, под его струей рули направления встали по потоку, и Эрнст это сразу почувствовал — педали стали тугими. Но тут опять защемило в груди, а он и на этот раз не внял этому сигналу оттуда. Мотор прогрелся, и Эрнст двинул его рычажок вперед, до упора. Тряский разбег, и… он уже в воздухе. Еще пара минут, и он уже на высоте 40 метров летит в сторону завода Даймлера.

Он хотел сделать правый вираж, чтобы вернуться на летное поле. Машина накренилась вправо, ему показалось, очень сильно.

Эрнст пытался выправить самолет, но ручка управления влево не двигалась. В это мгновение сильный порыв ветра подхватил самолет и швырнул его опять вправо. Он, накренившись, как бы соскользнул в правую сторону с большой боковой перегрузкой. Ноги Эрнста сорвались с педалей, и, чтобы не вывалиться, он уперся ими в расположенную впереди стойку. Эрнст уже ничего не мог соображать. Все проплывало, как во сне. Но ясно чувствовал, что самолет переворачивается на спину и устремляется почти вертикально к земле. Он потерял сознание еще в воздухе, поэтому удара не почувствовал.

Механик Стока, работавший на заводе Даймлера, ехал на работу на велосипеде и любовался полетом самолета. Вдруг самолет перевернулся и рухнул на землю. Стока изо всех сил нажал на педали и подлетел к обломкам самолета, когда они только начали гореть. Тут же появился полицейский, прискакавший на лошади. Вдвоем они вытащили бездыханного окровавленного пилота из горящих обломков, освободив его от запутавшихся на нем проволочных растяжек. Они успели оттащить пилота, когда взорвался бензиновый бак и раскидал обломки самолета.

Эрнст очнулся, когда его везли на автомобиле в госпиталь. Нестерпимая боль разрывала голову и ногу. Несколько дней он пребывал в полубессознательном состоянии. Наконец Эрнст услышал над собой голос доктора: «А-а-а… Он постепенно приходит в себя». Но все окружающие предметы еще имели неясные очертания.

Через неделю Эрнст был уже в состоянии прочитать перечень полученных им повреждений, прикрепленный к его кровати:

— перелом черепа и кровоизлияние;

— повреждение затылка, кровотечение из носа и ушей;

— сломаны верхняя и нижняя челюсти;

— сломаны левая бедренная кость и третий палец на правой ноге;

— ожоги второй и третьей степени на левой стороне лица.

Шло время, и оно, как лучший лекарь, но с участием докторов, постепенно избавило Эрнста от жутких физических болей. Но по мере выздоровления его все больше стали мучить боли душевные. Когда он думал, сколько усилий, времени и изобретательности было потрачено, сколько надежд и денег многих людей он похоронил в пламени обломков самолета, ему становилось не по себе, дикая тоска и неисправимое чувство вины разрывали его сердце. Лежа на кровати в госпитале, он думал о Мюнце и остальных своих помощниках, которым так и не заплачено ни пфеннига. Не только за дерево, но и за матерчатую

обшивку крыльев и оперения тоже ничего не заплачено. А разбитый мотор Даймлера?

Эрнст думал о несчастливой судьбе авиаконструктора, о тех отвесных скалах и глубоких ямах, которые неожиданно возникают на его пути к созданию надежно летающей машины. Но чем больше он об этом думал, тем тверже утверждался в мысли и яснее сознавал, что назад ему уже пути нет. Он прошел такую школу практического конструирования и постройки самолета, получил такие знания, какие ни один университет дать не может. А главное, он ощутил сладость независимого конструирования своего самолета и своих открытий новых путей в самолетостроении.

Полное разрушение самолета Хейнкеля и тяжкие ранения, которые он при этом получил, были для Штутгарта событием № 1. Соратники, друзья и тысячи горожан хотели помочь своему авиаконструктору построить новый самолет. В газете «Штутгартер Тагблатт» было опубликовано следующее обращение:

«После неудачного очередного полета инженер Хейнкель, серьезно раненный, лежит в госпитале Канштата. Его модель летательной машины, по мнению экспертов, имеет большое будущее. Но в результате аварии его аппарат полностью разрушен. Результат его двухлетних напряженных исследований, работы и значительных финансовых затрат уничтожен. Поэтому в магазинах должны продаваться почтовые фотооткрытки с изображением пилота и самолета во время успешных испытательных полетов. Доход от их продажи пойдет в фонд его новой работы».

А через несколько дней в той же газете новое обращение:

«Не заботься о своем физическом комфорте, хорошей еде и выпивке, а купи почтовые карточки авиатора Хейнкеля, который вложит деньги в хорошее дело. Дай хорошему человеку шанс полететь снова».

Эрнста навестил в госпитале его двоюродный брат Меркле и объявил решение руководства компании Даймлер: не взыскивать с Хейнкеля стоимость данного ему в аренду мотора.

Прошло полтора месяца, как добрые люди привезли полуживого Эрнста в госпиталь. И вот сегодня, 26 августа 1911 года, его выписывают. Вот он появляется, сгорбленный и осунувшийся, с бинтами на голове и шрамами на лице. Он сильно хромает и опирается на трость. Друзей он встречает с кислой и виноватой улыбкой. Действительно, его дела плохи. Собранных от продажи почтовых открыток с его изображением еле хватило, чтобы оплатить счет госпиталя. Он попросил отвезти его к ангару.

Ворота открыли, и он, ковыляя, вошел внутрь. Тут царило полное запустение — искореженная проволока от растяжек, обгорелые стойки фермы фюзеляжа, погнутые детали шасси и кусок пропеллера. Это было все его имущество, кроме долгов. Пройдет еще несколько лет, прежде чем он сможет вернуть долги до последнего пфеннига всем, кто ему помогал.

У Эрнста не было сейчас материальной возможности самому построить новый самолет, но и отказаться от разработки самолетов он уже не мог. Каждую крупицу знаний конструктора самолета он добыл своим огромным трудом и стал профессионалом. Поэтому он решает пока наняться на должность конструктора в одну из множества небольших компаний по производству самолетов, которые, как грибы, выросли в разных частях Германии.

Побитый, но не побежденный, Эрнст Хейнкель вступал в новый этап своей жизни.

Глава 3

СТАНОВЛЕНИЕ

Работа на дядю

Выживший после вертикального падения в своем самолете, Эрнст Хейнкель искал работу. В 1911 году за постройку самолета в Германии брались многие. Казалось, тут — мотор с пропеллером, крылья, фюзеляж, оперение и пара колес для шасси. Шоферы автомобилей, владельцы мастерских мотоциклов и велосипедов открывали свои маленькие самолетостроительные компании, в сараях которых рождались приблизительные копии удачных самолетов. Газеты пестрели объявлениями: требуется инженер по строительству летательного аппарата.

Через три недели после выписки из госпиталя Эрнст на двух костылях уже ехал в поезде по одному такому объявлению, мечтая занять должность конструктора и построить самый совершенный самолет. Но перед ним стоял старый сарай, внутри которого за столом сидел скучающий усатый человек. Это был директор компании. Он предложил Эрнсту присесть на разваливающийся стул и объявил, что может установить ему самую большую зарплату — 160 марок в месяц.

Эрнст возвращался в Штутгарт ни с чем в очень подавленном настроении. Но в его комнате на столе лежала телеграмма. Его приглашали на должность инженера в только что основанную самолетную компанию LVG (Luftverkehrs-Gesellschaft), расположенную в юго-восточном пригороде Берлина, который назывался Йоханнисталь. Для начала предлагалась зарплата в 200 марок в месяц.

«Это уже похоже на дело», — решил Эрнст и стал упаковывать вещи. Когда через две недели он ступил на травяное поле аэродрома Йоханнисталя, то подумал, что теперь его надежды, кажется, оправдываются. На краю возвышался огромный ангар для дирижаблей, к нему пристраивалось здание компании LVG. Создавался немецкий авиационный центр со своим персоналом конструкторов, производственников, администраторов и пилотов. В светлом помещении конструкторского бюро Эрнст обнаружил три чертежные доски и выжидательно улыбающегося ему рыжего

и веснушчатого конструктора, оказавшегося поляком по фамилии Школьник. Только через несколько недель из Швейцарии на должность главного конструктора и технического директора прибыл господин Шнейдер. До этого он работал во французской компании «Ньюпор» и разработал для нее маленький скоростной моноплан с радиальным мотором «Гном-Рон», который хорошо летал. Теперь немецкая компания LVG с помощью Шнейдера решила построить копию «Ньюпора». Этот самолет можно было продемонстрировать на предстоящих весной следующего года больших воздушных гонках по маршруту Берлин — Вена. Был и дальний прицел — получить заказ от немецких военных на его серийное производство.

Аэродром Йоханнисталь принадлежал компании LVG. Она извлекала доход от сдачи в аренду участков земли, ангаров, организации испытательных полетов и проведения выступлений пилотов на своих самолетах перед зрителями, для которых были сооружены трибуны. Из столицы на аэродром приезжало все больше и больше народа. Часто толпа зрителей выходила из-под контроля и вырывалась на летное поле. Особенно когда случалось падение самолета, все хотели своими глазами увидеть вблизи, что конкретно произошло.

Эрнст часто видел, как администратор аэродрома, господин фон Тшуди, наводил порядок с палкой в руке и браунингом в кармане.

В то время огромное число предприимчивых немцев арендовали ангары на аэродроме и воздвигали в них неимоверные по изобретательности летающие конструкции. Было очень престижно — окончить местную летную школу. Центрами общения на аэродроме служили два кафе. Эрнст всегда видел здесь много красивых и веселых девушек не из самых благополучных семей, которые приезжали из Берлина. Пилоты, постоянно рисковавшие жизнью, проживали каждый день как последний и были очень щедры. А у Эрнста денег было мало, их хватало только на самое необходимое. Здесь Эрнст часто встречал тощего и долговязого датчанина Фоккера. Он был убежденный холостяк, и полеты на самолетах доставляли ему истинное наслаждение. Во время Первой мировой войны Фоккер создаст знаменитые немецкие самолеты-разведчики.

Другой выдающейся фигурой на аэродроме был хозяин деревянного ангара, где изготавливались и продавались пропеллеры. На самолетах они часто ломались и пользовались повышенным спросом. Вильгельм Сикац зарабатывал в десять раз больше, чем Эрнст, и щеголял в полосатых брюках, цветастом галстуке и летном шлеме. Через сорок лет он будет работать у

Хейнкеля одним из директоров по продажам.

Маленькая черноволосая Мелли Бизе из Дрездена была королевой среди пилотов. На аэродроме ее знали все. Помимо необыкновенного обаяния, она отличалась высоким летным мастерством и сохраняла за собой рекорды по высоте и продолжительности. По основной профессии она была скульптором, и у нее была своя студия в Мюнхене. Но она слишком сильно хотела летать и очень преуспела в этом. Даже несколько падений, после которых она чудом осталась жива, не остановили ее.

Боссом Эрнста оказался Шнейдер, у которого молодому конструктору можно было многому научиться.

И Эрнст жадно впитывал новые для себя премудрости. Но скоро обнаружил, что все творческие возможности Шнейдера замыкаются внутри проекта французского Ньюпора. Весь французский опыт Шнейдера, с которым его пригласили, Эрнст отлично усвоил.

Но тут открылось такое, что поставило под сомнение компетентность Шнейдера. Из шести немецких монопланов, похожих на Ньюпор, построенных для гонок Берлин — Вена, почти все разбились в процессе летных испытаний. Причина, которую Шнейдер отказывался признать, скрывалась в недостаточной прочности крыльев. Теперь военное ведомство Германии разочаровалось в монопланах и на много лет сохранило предубеждение к этой прогрессивной схеме самолета.

Компания LVG приступила к разработке бипланов. Тут уж Хейнкель проявил себя. Он уже был в компании за главного конструктора. Биплан, который он разработал, существенно отличался от его первого и несчастливого самолета. Теперь мотор он расположил в носу с тянущим воздушным винтом и отказался от переднего горизонтального оперения. Схема биплана принимала классические очертания.

А кругом творилось невероятное. Самолеты в разных странах семимильными шагами утверждали свою привлекательность в разных областях человеческой деятельности. Под Парижем на военном параде биплан компании Кодрон с небольшим радиальным двигателем уверенно летал, хотя его фюзеляж из труб и расчалок и не был покрыт обшивкой. Такая схема была в моде. Ей следовали Сикорский, Харт и др.

Появился бизнес воздушного цирка и гастролеров-пилотов, зарабатывающих в день до тысячи долларов. Начали процветать школы летчиков и авиашколы конструкторов самолетов. Француз Луи Полан на «Фармане» установил рекорд высоты — 1270 мина состязаниях под Лос-Анджелесом заработал за неделю больше

других участников — 19 тысяч долларов. Он также выиграл приз газеты «Дейли Мейл» в 10 тысяч фунтов за перелет из Лондона в Манчестер протяженностью 300 км.

Пилот Чавез перелетает на «Фармане» через Альпы из Швейцарии в Италию, чтобы получить приз в 14 тысяч долларов. Но перед посадкой у его моноплана отвалились оба крыла. Чавез скончался через четыре дня. В это же время в Бостоне на соревнованиях американец Грахам-Вайт побеждает в упражнении бросания гипсовой бомбы в макет корабля. Рекорд высоты уже 3,5 км, затем — 3,9 км; скорости — 132 км/ч, дальности — 736 км. Французский радиальный мотор «Гном» уже развивает мощность 100 л.с.

Самолет американца Кертисса взлетает в Сан-Франциско и садится на палубу авианосца «Пенсильвания», затем взлетает и совершает посадку на аэродроме взлета.

В то же время количество самолетов, которыми располагает Воздушный корпус немецкой армии, составляет менее двух десятков. Через два года их будет в двадцать раз больше.

Женитьба

Эрнсту Хейнкелю прибавили зарплату, и в свои 24 года он почувствовал себя достаточно взрослым и прочно стоящим на ногах.

С Паулой он познакомился в Штутгарте, еще когда был студентом. Она была очень хорошенькая, и он влюбился с первого взгляда. Паула ценила его энергию, увлеченность авиацией, его практичность и его искреннюю улыбку. Ее не смущал маленький рост Эрнста. Она как-то сразу доверилась ему. Он казался ей очень надежным. Но, конечно, решающим в ее выборе было удивительное сходство маленького Эрнста с ее отцом. Отец был для нее олицетворением мужского достоинства. Она всегда, еще со школьной скамьи, мечтала, чтобы ее суженый был бы похож на отца. И чтобы его улыбка была бы такой же обворожительной, как у отца. И чтобы он так же нежно обнимал ее, как отец. Ее отец тоже был маленького роста.

Бурный роман Паулы и Эрнста продолжался несколько месяцев. Но этот его злосчастный самолет! Он оторвал Эрнста от нее. Потом эта авария… Она навещала Эрнста в госпитале, жутко переживала. Но даже его жалкий вид и искалеченное тело не отвратили ее от любимого.

Эрнст очень ценил ее верность. И он любил ее. Иногда он сравнивал Паулу с другими девушками, которые были в его поле

зрения. И всегда эти сравнения были в пользу Паулы. Теперь, когда он оправился от полученных при падении самолета травм, когда у него была стабильная работа и хороший заработок, когда ему осточертели эти аэродромные кафе с их бесшабашным народом, решение жениться пришло, как надежда на новый, более высокий уровень жизни.

Он поехал в Штутгарт свататься. Его красноречие не встретило особого сопротивления. Паула хотела выйти замуж за Эрнста, и ее родня не возражала. Свадьбу назначили на первый день осени — 1 сентября 1912 года, и Эрнст уехал в свой Йоханнисталь, переполненный радужных надежд.

Как раз в это время его компания переживала трудные дни — уже разбилось насколько их скоростных монопланов типа Ньюпор. Еще летали оставшиеся два, но гонки Берлин — Вена уже состоялись без них. Нервозность была предельная. В конце августа приходит тревожное сообщение — в Чехии, в районе Прерау, упал предпоследний «шнейдеровский» моноплан. Хейнкеля с двумя механиками посылают туда в командировку, чтобы во всем разобраться на месте.

Наступило первое сентября, и в доме семьи Паулы в Штутгарте драматическая ситуация накаляется. Невеста в белом платье. Многочисленные гости, приглашенные на свадьбу из разных мест Германии, приехали, оделись во все самое лучшее и ждут команды отправиться в костел на бракосочетание. А от жениха ни слуху ни духу. Очень похоже, что он передумал. Невеста в слезах. Все ее утешают разными доводами, но общая тревога за судьбу их девочки достигла своего апогея. И в этот момент посыльный приносит телеграмму от Эрнста: он находится в командировке по срочному делу в Чехии и не сможет приехать в ближайшие два дня. Все вздохнули с облегчением и убеждали невесту и ее родителей, что работа авиатора всегда сопряжена со множеством непредвиденных важных событий, что авиаторы вообще не женятся. А раз уж Эрнст прислал телеграмму, то он наверняка хочет жениться, надо только подождать.

И действительно, свадьба состоялась по всем канонам и традициям порядочных швабов. Молодые уехали в Йоханнисталь и арендовали небольшой семейный дом с мебелью на тихой Йоханис-Вернерштрассе. Эрнст наслаждался семейным счастьем. Впервые в жизни он спал на широкой деревянной кровати в отдельной спальне, а обедал за большим столом в красивой столовой. Да, он реально ощутил более высокий уровень быта, домой спешил, как на праздник, где его ждала улыбающаяся молодая жена. На столе появлялись изысканные блюда, любовно созданные ее неиссякаемой изобретательностью.

Свой первый совместный праздник Рождества они отмечали дома и пригласили самых близких друзей. Купили и украсили елку. Наступающий 1913 год сулил им только радость и уверенность в завтрашнем дне.

В компании «Альбатрос»

Не прошло и нескольких месяцев нового года, как в размеренной и успешной жизни Эрнста Хейнкеля произошел крутой поворот.

Еще не было и семи утра, когда длинный звонок в дверь дома заставил Эрнста тихо выскользнуть из теплой постели, где безмятежно и крепко спала Паула, и прошлепать к входной двери. За ней стоял улыбающийся и, как всегда, шикарный Хельмут Хирт. Эрнст окончательно проснулся и ясно вспомнил, как Хельмут отважился взять его в полет, да еще с маленьким своим братом. С тех пор Хельмут стал еще более знаменитым пилотом, который выигрывал многие соревнования. Недавно он получил первый приз — 40 тысяч марок в гонках долины Верхнего Рейна. Он также получил приз, пролетев из Мюнхена в Берлин за 5 часов и 41 минуту. А в гонках Берлин — Вена, в которых монопланы компании Эрнста так и не приняли участия, Хельмут был единственным пилотом, долетевшим до Вены.

Сейчас он примчался в такую рань на своем гоночном автомобиле, чтобы уговорить Эрнста построить ему для предстоящих 29 июня соревнований на озере Констанц гоночный гидросамолет. С недавних пор, подчиняясь причудам судьбы, Хельмут занял пост технического директора компании «Альбатрос», хотя и обладал лишь самыми поверхностными знаниями в области проектирования и конструкции самолетов и не имел терпения для системных исследований. В качестве программы «максимум» Хельмут наметил уговорить Эрнста заменить его на посту технического директора в «Альбатросе».

Но, увидев сонную физиономию Эрнста, чуткий Хельмут понял, что сейчас его шансы слишком малы. Он только заверил Эрнста, что его предложение о работе на компанию «Альбатрос» является абсолютно официальным, и пригласил друга встретиться с ним для детального обсуждения сегодня вечером в гостинице рейхстага, где он живет. Хельмут, как всегда, спешил, обнял Эрнста и кинулся к своему автомобилю. Мотор без глушителя издал несколько протяжных рыков, и Хельмут умчался.

Эрнст терзался целый день. Он взвешивал все «за» и «против».

Он вспомнил о всех препонах, которые ему устраивал Шнейдер, о всех унижениях, которые он от него терпел. Почему-то с самого начала Шнейдер видел в Хейнкеле своего главного соперника. Он прятал от него под замком привезенные им из Франции синьки чертежей Ньюпора, не давал читать получаемые авиационные журналы. Он всячески стремился ограничить участие Эрнста в решении общих принципиальных вопросов проекта, поручая ему только частные задачи конструирования. При этом он указывал, как эти задачи должны быть выполнены.

С другой стороны, теперь, когда посрамленный Шнейдер отошел в сторону и в конструировании биплана у Эрнста была полная свобода в выборе технического решения, ему было жалко покидать свою компанию LVG даже ради большей зарплаты, которую обещал Хельмут. Бипланы в LVG они строили по заказу военных, хотя все прикидки и расчеты убедили Эрнста, что схема моноплана дает меньшее сопротивление и моноплан обеспечит большую скорость.

Вечером Эрнст появился в вестибюле гостиницы рейхстага. В номере Хельмута напротив хозяина сидел также совладелец компании «Альбатрос», молодой еще Отто Винер. Его Хельмут пригласил явно для подкрепления, потому что он был выдающийся переговорщик и мог уболтать любого. И на Эрнста он действительно произвел очень приятное впечатление своей искренностью и простыми манерами.

Технология переманивания хорошего специалиста уже тогда была отработана достаточно хорошо. Сначала Отто завел с Эрнстом разговор о трудностях, которые тот испытывал и продолжает испытывать в своей компании. Потом начались обещания тех «райских» условий, в которых Эрнст будет работать в «Альбатросе». Отто давал Эрнсту «честное слово», что ни в чем не будет мешать ему творить все, что он захочет, и его зарплата будет вдвое превышать теперешнюю.

— Я очень мало понимаю в самолетах, — честно признавался Отто. — Поэтому Вы, господин Хейнкель, можете строить любые самолеты.

Затем он расплылся в доверительной улыбке и добавил:

— И так долго, пока они летают, и летают хорошо.

— И монопланы я могу строить? — робко спросил Эрнст.

— Конечно, и монопланы, и бипланы. Лишь бы они летали, и летали хорошо, очень хорошо.

И Эрнст Хейнкель сдался. В двадцать пять лет он становится главным конструктором самолетостроительной компании. Хозяин «Альбатроса» Отто Винер сдержал свое «честное слово». Он приезжал на автомобиле из Берлина на аэродром Йоханнисталя и

сидел в своем кабинете в ангаре компании несколько часов и уезжал обратно. Отлично управляясь с бизнесом компании и организуя ее работу, он совершенно не интересовался техническими проблемами конструирования самолетов. Хейнкель действительно почувствовал полную свободу творчества и ощутил себя главным конструктором. Но он помнил и об ответственности. Его шрамы на лице напоминали ему каждый день, что он в ответе за жизни пилотов. И если он в чем-то ошибется, если его самолет не сможет взлететь или окажется неустойчивым, то его репутации будет нанесен непоправимый удар и его карьера рухнет. Но когда тебе двадцать пять и ты уже прошел школу создания самолета, сам летал и даже падал, то твой путь авиаконструктора кажется обреченным на успех. И когда все кругом летают, то ты уверен, что можешь построить самую лучшую машину.

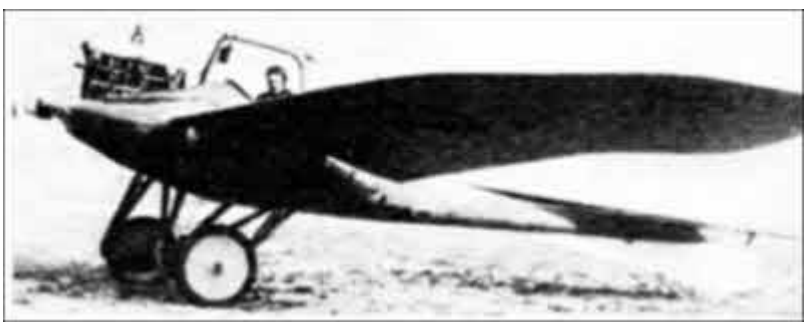
Для начала своей работы в «Альбатросе» он должен построить самую быструю машину для Хельмута. До конца июня осталось мало времени, когда на ровную гладь огромного озера Констанц на границе со Швейцарией, которое теперь называется Боденским озером, спустят с берега свои самолеты на поплавках участники самого престижного соревнования года. На этом озере еще стоит огромный плавучий ангар для дирижаблей Цеппелина, отсюда они взлетают в круизы. И от гладкой водной поверхности этого озера должны оторваться самолеты на поплавках, пройти дистанцию на время и снова приводниться в заданном месте. Но гидросамолет на поплавках должен при разбеге преодолеть огромное сопротивление воды, и если он окажется слишком тяжелым, то вода его не отпустит и он не взлетит.

Эрнст уже месяц работает над проектом скоростного гидросамолета, и Хельмут не давит на него. Но Хельмут, пилот от бога, генерирует идеи, и большая их часть нравится Эрнсту. Он принимает их и воплощает в своей конструкции. Эрнст серьезно вознамерился на этом самолете побить рекорд озера для скорости. Требование Хельмута по специальной отделке кабины не показалось Эрнсту невыполнимым, и он обещал сделать все. Хельмут нарисовал феерическую картину: он во всем белом у всех на глазах садится в кабину, которая изнутри отделана ярко-красной кожей, садится в мягкое кресло диванного типа, которое тоже обшито такой же кожей. По бортам кабины, помимо элегантных панелей в несколько рядов, должны располагаться полочки для мелких вещей, также обшитые красной кожей.

Увлечение Эрнста новой работой было настолько сильным, что он находился в ангаре по 14–16 часов в день. Его мечта — моноплан — обретала реальные формы. Он помнил печальный

результат недостаточной прочности крыльев монопланов Шнейдера. И каждое новое решение принимал с большой осторожностью. Схема моноплана определилась, но полностью отказаться от проволочных растяжек сверху и снизу крыла он не мог. Мотор тоже определился — рядный «Мерседес» мощностью в 75 л.с. Но чтобы испытать новую конструкцию в воздухе, Хейнкель решает первый экземпляр моноплана оснастить колесным шасси и взлетать с земли. Когда все вопросы устойчивости и управляемости на первом моноплане будут решены, тогда испытания можно перенести на воду. На втором экземпляре самолета он установил два поплавка.

Гидросамолеты в это время строили в разных странах. Конструкторы ошибочно полагали, что посадка на воду будет гораздо мягче и безопаснее, чем на твердую землю. Эрнст внимательно рассматривал фотографии искореженных при посадке на воду самолетов в газетах и журналах. У одних разрушались поплавки, у других отваливался хвост. Он должен был правильно оценить нагрузки от воды и все сделать прочным.



Первый моноплан Хейнкеля

В это время только несколько человек в мире знали законы аэродинамики. Эрнст Хейнкель не входил в их число, но обладал невероятной интуицией. Для скоростного моноплана он спроектировал фюзеляж в форме торпеды. Для крыла выбрал выпукло-вогнутый профиль. Но в целом его моноплан во многом напоминал австрийский «Таубе», хотя конструктор уже ближе подошел к будущему классическому облику.

Третьим монопланом был уже гидросамолет увеличенных размеров с более тяжелым мотором в 100 л.с. Это уже был самолет-амфибия. На его поплавках Эрнст установил убирающиеся колеса. Он мог взлетать и садиться как на

аэродроме, так и на воде. Хельмут ходил вокруг него зачарованный и решил, что именно на этом самолете он будет соревноваться на озере. И вдруг, в упор глядя на Эрнста, тихо прошипел: «А где же красная кабина?» Только сейчас Эрнст понял, что забыл про свое обещание. Через несколько дней все было сделано, как хотел Хельмут.

Заблаговременно к началу соревнований целая экспедиция «Альбатроса» на автомобилях и грузовиках с прицепами начала свое путешествие на юг Германии, к озеру Констанц, протяженностью более 700 км. Эрнст почему-то был уверен в победе, и эта уверенность передалась остальным. Всем своим видом — в новом сером костюме с ярким галстуком и летным шлемом на голове — он подчеркивал неминуемость успеха. Хельмут упаковал свой белоснежный летный костюм в чемодан и считал, что главный приз в сумме 40 тысяч золотых марок у него в кармане. Он даже благородно предложил Эрнсту 10 % в случае выигрыша. Второй пилот Ганс Волмюллер, который должен был лететь на меньшем, 70-сильном моноплане с поплавками, также надеялся на победу.

Город Констанце, на южном берегу одноименного озера, встретил кавалькаду машин «Альбатроса» в праздничном убранстве. На берегу тихого, молочного цвета озера под ярким солнцем на светло-голубом небе собрались тысячи радостных нарядных людей. Офицеры блистали в униформах разных цветов. Часто слышалась иностранная речь. И во всем этом водовороте страстей и восторгов пилоты и конструкторы самолетов были в центре внимания.

Но время поджимало — надо было собрать и отрегулировать самолеты, перевезенные в кузовах и на прицепах грузовиков. Конкуренты уже вовсю гудели на берегу своими моторами, а некоторые гидросамолеты уже были на воде. Первым механики «Альбатроса» спустили на воду легкий моноплан Ганса Волмюллера. Как только он слегка закачался на небольшой волне, к нему по берегу сбежалась большая толпа самых рьяных любителей гидросамолетов. Самолет привлек их необычностью своих обтекаемых обводов, моноплан-ной схемой крыла, поддерживаемого только несколькими растяжками, и двумя отдельными кабинами для пилота и для пассажира. Вопросы сыпались со всех сторон. Особый восторг толпы вызвало заверение Ганса, что на этом самолете он может катать с воды пассажира весом до 78 кг.

Но когда спустили на воду тяжелый моноплан Хельмута Хирта, уголки губ Хейнкеля опустились, нос стал казаться еще длиннее, и он весь как-то сразу сник. Его взгляд не отрывался от

поплавков самолета — они погрузились в воду гораздо глубже, чем он рассчитывал. Самолет явно был перетяжелен. Конечно, более тяжелый мощный мотор, убирающиеся колеса на поплавках и больший вес конструкции увеличенного в размерах самолета — все это повлияло на его вес. Но Эрнст явно допустил ошибку в весовой сводке. При таком погружении поплавков мощности даже этого мотора не хватит, чтобы разогнать гидросамолет до скорости отрыва. Он просто на глазах тысяч зрителей не сможет даже взлететь!

Гидросамолет Хейнкеля, 1913 год

Но безмятежный Хельмут уже завел мотор и начал выруливать по воде дальше от берега. Поплавки его самолета еще глубже погрузились в воду. Как назло, погода была совершенно безветренной, и на помощь встречного ветра при разбеге можно было не рассчитывать. После нескольких попыток взлететь Хельмут зарулил обратно к берегу. Его долгий, полный тоски взгляд пронзил Эрнста, и, ни слова не говоря, Хельмут незаметно куда-то исчез. Испарились и все механики. Конструктор самолета стоял один на берегу и критически смотрел на свое творение. Как же снизить его вес? В голове с огромной скоростью пролетали возможные и невозможные варианты решения. Когда механики вернулись, перекусив и утолив голод, план облегчения самолета у Эрнста был готов, но надо было спешить. Он приказал вытащить самолет на берег и приступить одновременно к демонтажу колес на поплавках со всеми деталями, обеспечивающими их выпуск и уборку, а также шикарного тяжелого кресла пилота, боковых панелей, полочек и пола кабины. Вместо сиденья появилась легкая дощечка, на которой должен сидеть Хельмут, держа ноги на педалях. Через полчаса доработку самолета закончили, и тогда

Эрнст попросил еще раз проверить герметичность поплавков, слить бензин из бака и заправить его снова только на одну треть. Этого должно хватить на один полет.

В это время прошло официальное открытие соревнований с речами и перерезанием красной ленточки.

Участников начали вызывать на старт. Когда на берегу появился злой Хельмут, его облегченный самолет уже качался на воде. Ему объяснили что к чему, и он, чертыхаясь, забрался в кабину. Эрнст молил Бога о ветре, и чудо свершилось — легкий бриз задул с озера на берег. Хельмут начал разгон почти сразу. Мотор ревел, брызги от поплавков разлетались в стороны, и за самолетом на воде оставался пенистый след. А он все бежал и бежал по воде… Но тут все увидели просвет между поплавками и поверхностью воды. Гидросамолет Хейнкеля был в воздухе. Эрнст и все его механики от восторга запрыгали, как дети.

Хельмут выиграл первый же разыгрываемый приз за скороподъемность. Он забрался на высоту 500 метров за 11 минут и 6 секунд. Затем он пролетел 200 км за один час и сорок пять минут. «Альбатрос» мог праздновать большую победу. Хельмуту Хирту присудили главный приз соревнований — золотую чашу изумительной красоты и 40 тысяч золотых марок. Но он почему-то продолжал дуться на Эрнста. Ганс Волмюллер на маленьком гидроплане получил утешительный приз. Достижения Хейнкеля были отмечены специальным конструкторским призом. Вечером, когда рекой текло шампанское, они вроде бы и помирились с Хельмутом, но о 10 %, причитающихся Эрнсту, никто так и не вспомнил.

Только через четверть века, когда праздновали 50-летний юбилей авиаконструктора Эрнста Хейнкеля, за несколько месяцев до своей кончины, больной раком печени Хельмут Хирт преподнес юбиляру подарок — ту самую золотую чашу. На ней ниже официальной старой надписи было выгравировано:

«Конструктору самолета-победителя на озере Констанце в 1913 году, Эрнсту Хейнкелю, на его пятидесятилетие от его старого друга Хельмута Хирта».

Так Хельмут выполнил свое забытое обещание. А для Эрнста Хейнкеля этот подарок был значительно дороже, чем четыре тысячи марок.

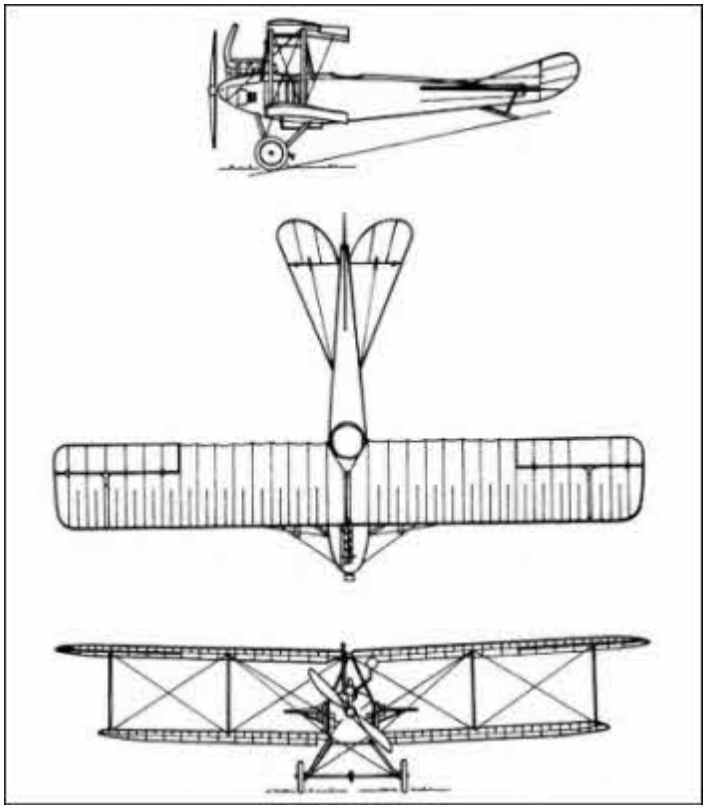
После победы на озере Констанце Эрнст Хейнкель возомнил, что он выдающийся конструктор. «Альбатрос» выставил на соревнования два его моноплана, и оба признаны лучшими. Но с точки зрения хозяина компании, Винера, участие в авиационных спортивных соревнованиях, даже и очень успешное, может принести только будущие заказы самолетов, а сегодня оно

приносит компании одни убытки. Об этом он прямо заявил Эрнсту: «Мой дорогой господин Хейнкель, на сегодняшний день вы уже стоили мне 70 тысяч марок. И это не жалкие гроши!»

Эрнсту пришлось спуститься с небес на землю. Он должен проектировать и строить такие самолеты, которые покупают, и желательно в больших количествах. Реальными заказчиками были только военные, а они требовали бипланы. Хейнкель разрабатывает самолет-разведчик «Альбатрос B I» — двухместный биплан классической схемы. Конструкция этого самолета позволяла его быстро собрать и разобрать в полевых условиях. По времени, потребному для этого, первый боевой самолет Хейнкеля оказался победителем сравнительных испытаний на военной базе в Деберитце в 1913 году.

Теперь Эрнст уже думает о серийном выпуске своего разведчика. Он переделывает конструкцию так, чтобы она была технологична в производстве. Одновременно устраняет недостатки, выявленные на первом биплане, уменьшает размах крыла. Вес самолета был чуть больше тонны.

Рождается «Альбатрос B II». Он совершил первый вылет в самом начале 1914 года. По-прежнему наблюдатель располагается в передней кабине над нижним крылом, которое мешает смотреть вниз. А выступающий сверху носовой части самолета высокий блок шести цилиндров рядного мотора закрывает обзор вперед. Но самолет обладал главным преимуществом — он отлично летал.



Общий вид биплана Хейнкеля Albatros B II

Хейнкель оборудовал переднюю кабину вторым управлением, и самолет стал учебно-тренировочным. И заказы посыпались со всех сторон. Для компании Albatros Flugzeugwerke наступили золотые времена. Она строила эти самолеты не только для Германии, но и для Швеции, Австро-Венгрии и Финляндии.

Хейнкель теперь мог себе позволить варианты самолета с двигателями разной мощности до 120 л.с. С начала 1914 года имя Эрнста Хейнкеля впервые появляется в таблице рекордов Международной Авиационной Федерации (FAI). Это существенно повысило и репутацию компании «Альбатрос». Биплан B II установил рекорд высоты полета, забравшись на 4,5 км. Другая машина Хейнкеля, у которой вместо передней кабины был смонтирован дополнительный бензобак, продержалась в воздухе 24 часа и 10 минут. Этот мировой рекорд продолжительности полета был побит только через 13 лет во время одиночного перелета Чарльза Линдберга из Нью-Йорка в Париж.

Самолеты «Альбатрос B II» и его конструктор привлекли внимание всего авиационного мира. К лету 1914 года, перед началом Первой мировой войны, благодаря Хейнкелю компания «Альбатрос» превратилась в крупнейший немецкий авиационный концерн с числом работающих более пятисот. Она стала привлекательной для молодых инженеров, которые с началом войны сумели модифицировать биплан Хейнкеля, установив на него пулеметы и поплавки. И в дальнейшем на основе этого самолета они создали целый ряд удачных моделей истребителей, на которых предпочитали летать немецкие и австрийские асы, включая Манфреда фон Рихтгофена. Самолет Хейнкеля «Альбатрос B II» еще принял участие в советско-польской войне 1920 года.

Эрнст Хейнкель у своего биплана, 1914 год

Но весной 1914 года неуемный Эрнст Хейнкель уже покинул компанию «Альбатрос» с ее Отто Винером — он искал новые

возможности и новые, более свободные условия для работы авиационного конструктора.

Биплан на поплавках

Бес-соблазнитель и на этот раз приехал на гоночном автомобиле. Это был стройный и хорошо одетый молодой человек. На вид ему было лет тридцать пять. Правильные черты его лица, большой лоб, умные и проницательные глаза выдавали незаурядную личность. А аккуратно постриженные черные усы и небольшой раздвоенный подбородок говорили Эрнсту, что перед ним очень упрямый и деловой человек. Приезжий сообщил Эрнсту, что его фамилия Этрихдс и что он задумал построить новый авиационный завод, техническим директором которого он видит Хейнкеля.

Неужели это сам Этрих прикатил к нему? Эрнст уже много знал о нем. Иго Этрих был хорошо известен в авиационных кругах как австрийский пионер авиации и создатель знаменитого самолета «Таубе», на котором Эрнста катал Хельмут Хирт. Эрнст читал, что еще в школе совсем юный Иго познакомился с работами Отто Лилиенталя и «заболел» разгадкой полета птиц. Вместе с отцом он строит и оснащает в Австрии первую лабораторию по разработке самолетов. Его отец был успешным австрийским промышленным магнатом. На его хлопкопрядильных фабриках трудились тысячи работниц. После смерти Лилиенталя отец купил для Иго наиболее интересные его планеры. Увлечение юноши книгами профессора Алборна о летающих семенах растений привело к тому, что в 1903 году Иго строит первый собственный планер, форма крыльев которого была скопирована с крылышек летающих семян экзотического тропического растения джунглей островов Малайзии. Затем на восточной окраине Вены он создает вторую лабораторию и в 1907 году строит свой первый самолет «Etrich 1» — бесхвостку с мотором в 24 л.с. Когда в 1909 году южнее Вены, в Винер-Нойштад-те, построили первый в Австро-Венгерской империи аэродром, Иго арендует на его краю два ангара и строит свой знаменитый «Таубе» («Голубь») с надежным мотором в 65 л.с., который разработал Фердинанд Порше. В следующем году этот самолет взлетел. Тогда же в одном из полетов Иго посадил свой «Таубе» на хвост и так повредил себе позвоночник, что больше сам не летал. Свое название «Голубь» самолет Этриха уже опорочил в 1911 году, когда в войне на Балканах с него впервые сбросили бомбы.

Подкрепляя свое предложение о переходе Эрнста к нему на работу, Иго Этрих заявил, что будет платить зарплату вчетверо большую той, которую сейчас получает Эрнст. И добавил:

— Вам только двадцать шесть лет, а такую зарплату, какая будет у вас, получают министры в правительстве.

Предложение заворожило Эрнста, но он решил уточнить:

— Дело не в моей зарплате, господин Этрих! Мой уход из «Альбатроса» возможен только в случае лучших производственных возможностей для реализации будущих проектов и их щедрого финансирования.

— Я гарантирую все это. Приезжайте в воскресенье ко мне домой в Траутенау и сами убедитесь, каковы наши финансовые возможности.

Через неделю Эрнст уже ехал в Австрию. Перед его взором предстала волшебная вилла. Он никогда до этого не бывал в таких богатых домах и почему-то сразу решил, что на будущем авиационном заводе Иго Этриха финансирование его разработок намного превысит то, что он когда-либо получит от «Альбатроса». Отец Иго оказался очень приятным и совсем седым мужчиной за семьдесят с симпатичной козлиной бородкой. Помимо хлопкопрядильных фабрик в Австрии их семья владела такими же большими фабриками в России, которыми управлял брат авиатора. Эрнсту показали конюшни старшего Этриха, в которых были собраны самые красивые и резвые лошади со всей Европы.

Все, вместе взятое, произвело на Эрнста магическое воздействие, и он уже готов был сдаться. Но в процессе беседы с Иго он узнает, что нового авиазавода, который хочет создать его работодатель, еще нет. Правда, два года назад Этрих как предприимчивый австрияк построил небольшой завод в Пруссии в городке Либау для продвижения своего «Таубе» на германский рынок, но развернуться там было невозможно. Теперь он решил объединиться с советником Крюгером, которому принадлежал завод в Бранденбурге на реке Ха-вел, западнее Берлина, и создать концерн, названный ими «Brandenburgische Flugzeugewerke GmbH».

Это сразу насторожило Эрнста: оказывается, на заводе, куда его приглашают, будет два хозяина. Но Иго увлеченно звал его в радужное будущее. В августе на Балтийском побережье в Варнемюнде состоятся большие соревнования гидросамолетов, и Иго Этрих берется полностью профинансировать разработку скоростного гидросамолета, его постройку и участие в соревнованиях. А разработать такой скоростной гидросамолет, который бы победил, должен господин Хейнкель.

«Если вы беретесь за проектирование этого самолета, то мы

выиграем гонки, и тогда наш завод заработает», — открыл карты господин Этрих. И такая двухступенчатая перспектива будущего благополучия тоже огорчила Эрнста. Но он уже не мог выплюнуть наживку с крючком в виде заманчивого проекта самого скоростного гидросамолета.

Первый холодный душ ему устроил Отто Винер, когда Эрнст подал заявление об отставке:

— А доводилось ли вам раньше знать советника Крюгера, который будет вашим боссом?

— Нет, — пролепетал Эрнст. — Я ничего не знаю о нем.

— Это самый плохой человек на свете. Как вам это объяснить? Он как бы держит сберегательный банк и думает только о доходах, а вы — о высоких летных характеристиках. Такое сочетание не работает, господин Хейнкель. Вы еще вспомните Отто Винера.

Эрнст принял эти туманные слова Винера за проявление ненависти к удачливому конкуренту, но уже через месяц он имел повод убедиться в их справедливости. Советник Крюгер оказался ужасно жадным. Он очень боялся вкладывать деньги в расширение и переоборудование его завода в Бранденбурге. Из-за этого Хейнкелю ничего не оставалось, как ехать на завод Этриха в Либау и там организовывать свое конструкторское бюро в деревянных бараках. Когда хозяева компании, Этрих и Крюгер, пришли к выводу, что необходимо построить новый современный авиационный завод и Крюгер взялся купить для него участок земли, то из-за его скаредности купленная земля возле поселка Брест, недалеко от Бранденбурга, очень мало подходила для строительства аэродрома.

Советник Крюгер приглашает Эрнста к себе в Бранденбург на техническое совещание по заводу в Бресте и угощает гостя самым дешевым вином из местной лавки. Когда показалось дно бутылки, Эрнст посчитал, что теперь он должен купить следующую. Он заказывает бутылку самого лучшего вина в Бранденбурге, которая обошлась ему в 12 марок. Когда была выпита и эта бутылка, Эрнст почувствовал себя достойным участником совещания, а советник Крюгер долгое время был убежден, что имеет дело с крайне экстравагантным молодым конструктором.

В Либау работа по разработке скоростного гидросамолета продвигалась быстро. Эрнст сам работал очень много и привлек в свое бюро талантливых и работоспособных помощников. Семнадцатилетний Джозеф Кохлер был долговязый и худой, с огромными ушами, он выделялся остроумием и неутомимыми ухаживаниями за девушками. Но он был постоянный генератор технических идей и альтернативных решений. Эрнст ему многое

прощал и готовил его для конструкторской работы.

Облик нового самолета вырисовывался с самого начала очень легко. Хейнкель назвал его биплан W. За основу был взят его предыдущий удачный биплан «Альбатрос B II». Недосягаемую для других участников гонок в Варнемюнде скорость ему должен был обеспечить невероятно мощный для того времени рядный мотор в 150 л.с., о котором Хейнкель уже договорился в компании «Даймлер-Бенц». Но самолету нужны были совершенно новые мощные поплавки, которые могли выдержать высокую волну. В 1914 году впервые соревнование гидросамолетов будет проходить по новым правилам, которые диктуются насущной необходимостью создания гидросамолетов с высокими мореходными характеристиками для операций в Балтийском и Северном морях. Если до сих пор соревнования проводились на внутренних озерах страны, то теперь они будут на побережье моря.

Только полтора месяца потребовалось Хейнкелю с его командой, чтобы закончить все чертежи нового гидросамолета. Но где его строить? Здесь, в Либау, это невозможно. Новый завод в Бресте еще не готов. Оставалось только ехать к советнику Крюгеру на его завод в Бранденбурге. Здесь пресловутая «экономия» хозяина проявилась в ужасной тесноте комнатушек для технического персонала. Но работу по новому самолету Хейнкеля как-то организовали и в начале июня приступили к сборке крыльев. А в конце июля новый биплан на поплавках уже покачивался на воде у берега Варнемюнде среди других двадцати шести немецких гидросамолетов, конструкторы которых мечтали завоевать «Приз Балтики».

Летные испытания первого экземпляра биплана на поплавках Хейнкель организовал очень четко, последовательно наращивая скорость и дальность полетов. Машина вела себя очень хорошо, была устойчивой и легко управлялась. Похоже, Эрнст сразу попал в точку и серьезных доработок не потребуется. Надежда на победу в соревнованиях поднималась с каждым новым полетом их биплана W.

В середине дня, когда все возились со своими самолетами, неожиданно громко над всем берегом бухты Варнемюнде прозвучало объявление: «Германская армия получила приказ о мобилизации». Через несколько дней стало известно, что соревнования гидросамолетов отменяются, а все они реквизируются для Военно-морского флота Германии.

Но в жизни Эрнста Хейнкеля уже открывалась новая страница, наполненная бурными событиями. Молодому авиаконструктору опять повезло — Бог послал ему нового, очень

симпатичного босса.

Глава 4

АВИАКОНСТРУКТОР

Еврей Камилло Кастиглиони

Он был сыном главного раввина города Триеста, принадлежащего тогда Австро-Венгрии. С детства он уже выделялся среди сверстников логикой мышления, физическим развитием и глубокими знаниями в различных областях. Все это было добыто огромной любознательностью и работоспособностью. В конце концов он почувствовал, что его истинным призванием является бизнес. Юриспруденция и международные финансовые отношения стали его главным увлечением. Работая клерком в банке Падуи, он четко усвоил технологию управления капиталом. В двадцать пять лет — он уже Генеральный директор крупного резинового концерна, производящего шины для автомобилей, мотоциклов и велосипедов.

Их разница в возрасте составляла девять лет, но почти в одно и то же время оба они решили, что авиации предстоит небывалое развитие и у нее прекрасное будущее. Но если студент Эрнст Хейнкель решил посвятить себя созданию лучших образцов самолетов, то молодой финансист Камилло Кастиглиони уже мог позволить себе приобретать акции авиационных предприятий и создавать новые. Он постоянно был в поиске выгодных вложений. Пока генералы Австро-Венгрии вели жаркие споры о том, какое военное значение имеют дирижабли, молодой финансист уже твердо был убежден, что только аэропланам принадлежит будущее. Он тут же убеждает несколько видных финансистов и промышленников Австрии, Венгрии и Чехословакии вложить деньги в строительство завода для производства авиационных двигателей. Затем он создает авиационный завод «Феникс» в Вене и в конечном счете становится его владельцем. Он преодолел сомнения австрийских генералов относительно аэропланов, подарив кайзеру Францу Иосифу два автомобиля и дав понять, что получение таких автомобилей в аренду зависит от решения Австро-Венгрии начать строить самолеты. Камилло Кастиглиони становится богатым и влиятельным финансистом Европы.

Это было раннее утро. На своем рабочем столе на заводе в Бранденбурге Эрнст Хейнкель обнаружил свежую почту. Среди конвертов выделялся один. Он был слишком шикарен. На нем стоял штамп почты Берлина и вместо имени отправителя стояли две загадочные буквы «К.К.». В начале письма стояли те же инициалы, и оно было очень коротким:

«Уважаемый господин Хейнкель! Я буду очень признателен, если Вы навестите меня 5 июня в удобное для Вас время в моем номере 401 гостиницы Адпон в Берлине».

Подпись была неразборчива, зато гостиница, куда приглашался Эрнст, считалась лучшей в столице. В назначенный день Эрнст Хейнкель появился в холле Ад-лона после обеда и протянул письмо метрдотелю. Тот сразу с почтением заверил:

— Я доложу о вас немедленно.

— А кто написал мне это письмо? — не удержался Эрнст.

— Вас пригласил господин Кастиглиони. Вы его не знаете? Это австрийский миллионер. Он владеет промышленными концернами и авиационными заводами, и он всегда останавливается у нас, когда бывает в Берлине.

Метрдотель привел Эрнста в шикарный люкс и попросил подождать в приемной. Тут же вернувшись, он услужливо открыл перед Хейнкелем дверь в комнату с огромным письменным столом, из-за которого вставал маленький, но широкоплечий мужчина. Он был очень хорошо одет, но Эрнсту почему-то запомнилась большая черная жемчужина в его галстуке. У него была необычная голова с немного одутловатым лицом, которое с трудом можно было назвать красивым, но оно почему-то показалось Эрнсту очень привлекательным. Его черные волосы не закрывали большой лоб и были зачесаны назад. Пристальные глаза, немного прикрытые набухшими верхними веками, излучали уверенность и теплоту. В целом облик этого господина красноречиво говорил о его еврейском происхождении. Эрнсту сразу было ясно, что перед ним выдающаяся личность с ясным деловым мышлением.

Камилло Кастиглиони

— Камилло Кастиглиони, — представился он. — Очень рад, что вы пришли. Присядем.

Кастиглиони что-то говорил, его немецкий язык был с небольшим итальянским акцентом. Мягкий голос звучал доверительно успокаивающе, как у хорошего гипнотизера. Эрнст очнулся, когда услышал:

— Господин Хейнкель, я хотел бы нанять вас на работу. Каковы ваши условия?

Поскольку Эрнст все еще молчал, Кастиглиони продолжил:

— Господин Хейнкель, я построил два авиационных завода — «Феникс» в Вене и UFAG в Будапеште. И мне нужен главный конструктор, который создаст самолеты для их производства на этих заводах. Я собрал о вас исчерпывающую информацию. Вы как раз тот человек, который мне нужен. Предлагаю вам зарплату в сто тысяч крон в год.

Называя такую астрономическую сумму, банкир был уверен,

что Хейнкель тут же согласится без всяких возражений. Но Эрнст молчал. В его голове проносились недавние сладкие увещевания Этриха, который фактически полностью отдал его этому жадюге Крюгеру. Неужели и этот симпатичный богач предлагает сыр, который окажется в мышеловке?

Хозяин шикарного кабинета смотрел на авиаконструктора с удивлением и тревогой. Неужели он скажет «нет»? Эрнст набрал побольше воздуха и отчеканил:

— Господин Кастиглиони, я в высшей степени польщен вашим предложением, но существование Бранденбургской самолетной компании сейчас полностью зависит от моделей аэропланов, над которыми я в настоящее время работаю. И оставить компанию я не могу.

В кабинете воцарилось долгое молчание. Миллионер закурил сигарету и проникновенно, но с оттенком загадочности четко произнес: «Господин Хейнкель, я очень сожалею. Но через неделю вы услышите обо мне снова».

Всю неделю Эрнст крутился по конструкторским делам на заводе в Бранденбурге. На восьмой день, когда он в своем крошечном кабинетике проверял очередной чертеж, его вызвал советник Крюгер. Он сиял от счастья: «Господин Хейнкель, я должен вас проинформировать, что вчера я удачно продал все мои акции Бранденбургской самолетной компании господину Камилло Кастиглиони из Вены. И мне не было тяжело расстаться с ними. В течение нескольких месяцев вы старались убедить меня в том, что строительство самолетов для меня слишком утомительно. Но это не так. Я еще думаю строить самолеты вместе с вами».

Эрнсту стало ясно, что Кастиглиони — это не тот человек, который бросает слова на ветер. Утром на своем столе он опять обнаружил письмо в шикарном конверте с инициалами отправителя «К.К.». На следующий день он уже входил в холл гостиницы Адлон. Сияющий Кастиглиони приветливо встретил его в своем кабинете: «Ну, что я говорил Вам, господин Хейнкель? Поскольку я не смог нанять Вас, мне пришлось купить весь завод вместе с Вами. Надеюсь, Вы стоите этого». Из дальнейшего разговора Эрнст узнал, что его новый босс заодно прикупил и авиазавод Этриха в Либау. Теперь он оказался главным конструктором и техническим директором того же концерна, где и работал, но со значительно более высокой зарплатой. В конце беседы, все еще улыбающийся Камилло заметил: «Если Вы оправдаете мои надежды, то всегда будете пользоваться моей поддержкой. Я часто бросаю деньги в окно, но они непременно возвращаются ко мне».

В двадцать шесть лет еще вся жизнь впереди, и тебе в будущем хочется взять от нее как можно больше. Ты полон радужных надежд и впитываешь, как губка, те правила и закономерности, которые обеспечат твой успех. Эрнст с огромным уважением смотрел на финансового гения, слушал и запоминал. А главное, он беспредельно верил Кастиглиони.

Если тот говорил «куй железо, пока горячо» — для успешной продажи и внедрения в эксплуатацию новых самолетов надо их строить как можно быстрее, то для Эрнста Хейнкеля это было неукоснительное требование повысить производственную технологичность конструкции самолета, даже в ущерб его веса и некоторого снижения летных характеристик.

У Камилло Кастиглиони и Эрнста Хейнкеля теперь была общая цель — продать как можно больше самолетов. А это было возможно при неизменном условии — они должны быть хорошие. И Камилло посвящает Эрнста в самые сокровенные секреты бизнеса, финансового обеспечения производства самолетов и кадровой политики. Эти знания для молодого Эрнста были бесценны. Всю дальнейшую жизнь он будет ими пользоваться и в душе благодарить своего еврейского учителя.

А отношение к «международному еврейскому финансовому шакалу» в Германии и Австро-Венгрии, начавшими Первую мировую войну, было неоднозначно. Еще кайзер Франц Иосиф говорил своим приближенным после визита к нему Кастиглиони: «Если его карьера будет так же продолжаться, то наша монархия перестанет быть известной как «К. и К. — Кайзерство и Королевство», а будет обозначаться теми же буквами, но с другим содержанием: «К. и К. — Камилло Кастиглиони». Завистников было слишком много. На него клеветали и публиковали грязные пасквили. Его обвиняли в государственной измене и отсутствии патриотизма из-за того, что он всем сердцем любил Италию, а она оказалась на стороне Антанты. Эрнст был с ним и видел, как разрывалось его сердце, когда построенные им в Бранденбурге, Вене и Будапеште самолеты должны были воевать против Италии.

Среди офицеров Австро-Венгерского Авиационного Арсенала процветал антисемитизм. Хотя заказчики военных самолетов и понимали, что основное их количество поступало с заводов Кастиглиони, этот еврей был им противен. Особенной злобой отличались молодые офицеры и их вожак — адъютант командующего Арсеналом капитан Вейнгартнер. То, что уже двадцать лет тому назад Кастиглиони принял протестантство, не очень охлаждало их пыл. Но то, что к тому же он был рожден в Италии, делало его в их глазах скрытым врагом.

Эта антипатия офицеров распространилась и на Хейнкеля. К

тому же им не нравилось, что с конструкцией новых самолетов их знакомит такой молодой немец. Когда группа офицеров прибыла на завод в Бранденбурге и Эрнст, приветствуя заказчиков, протянул руку их старшему, она повисла в воздухе. Капитан Вейнгартнер, криво усмехнувшись, отвернулся, не подав руки. Самолюбие молодого технического директора завода было настолько уязвлено, что он пожаловался боссу.

«Не беспокойся, — сказал он очень медленно. — Я умею терпеть, но я отомщу ему в свое время».

Через несколько недель Камилло Кастиглиони вызвал капитана Вейнгартнера на дуэль. Они выбрали шпаги. Камилло отделался царапиной на носу, а капитана унесли на носилках.

«Я полагаю, наш друг впредь будет повежливее, — напомнил Камилло Эрнсту при их встрече. — Вот увидишь, дальше все пойдет как по маслу».

Камилло относился к Эрнсту, как к младшему другу. Он щедро оплачивал все служебные поездки своего авиаконструктора, во время которых Эрнст останавливался в самых фешенебельных гостиницах. Часто приглашал в свой воистину королевский дворец в Вене на Шварценбергплац. А однажды попросил сопровождать его в городской театр, сказав: «Я хочу показать вам одну женщину. Она сокровище».

Эрнст знал, что он в разводе со своей второй женой, славится огненным темпераментом и имеет бешеный успех у женщин. В ложе театра Эрнст украдкой смотрел на выражение лица своего босса, и ему казалось, что для Камилло этот спектакль — «Цезарь и Клеопатра» — гораздо важнее, чем любой из его новых финансовых проектов. Взволнованный Кастиглиони неотрывно смотрел только на героиню. Это была восходящая звезда сцены, семнадцатилетняя Евгения Бухман.

«Хейнкель, смотрите на эту девушку, — шептал Камилло, наклонившись к Эрнсту. — Какое восхитительное создание!»

Как только занавес опустился в последний раз, влюбленный мгновенно исчез из ложи. Это было только начало головокружительного романа миллионера и красавицы-артистки. Он посылал ей бесчисленные корзины цветов, дорогие подарки и приглашения на интересные мероприятия высшего света. Долгое время она сопротивлялась и не принимала его ухаживания. Наконец, она сдалась. Их свадьба была ярким событием Вены.

Эрнст Хейнкель тоже был искренним почитателем ее красоты. Когда через несколько месяцев Евгения и Камилло посетили завод в Бранденбурге, то он нанял австрийского пилота для воздушного эскорта их отъезда. Самолет летел на малой скорости над их поездом до Потсдама.

Несмотря на огромную пропасть, которая существовала между общественным положением Эрнста Хейнкеля и Камилло Кастиглиони и стилем их жизни, они были очень дружны. Во время войны Эрнст встречал в доме Кастиглиони в Вене очень много видных финансистов и промышленников. Здесь часто бывал чернобородый Хьюго Стиннес, и всегда в потрепанном костюме. Он уже открыто мечтал о послевоенном промышленном королевстве, в котором он будет играть заглавную роль.

Помимо всех талантов Кастиглиони, у него было невероятное чутье на способных людей, которых он старался приблизить к себе. Одним из них был малоизвестный член правления Национального банка Хальмар Шахт. Это было в 1917 году, когда Шахт позвонил Кастиглиони и предложил показать новый каталог аукциона картин в Берлине. «Прекрасно, — ответил Кастиглиони. — Но поскольку мы никогда не встречались, то я навещу вас». После встречи с Шахтом он сказал Хейнкелю: «Этот человек будет делать будущее. Вы что, действительно думаете, мне нужны картины Рембрандта? В моем дворце их предостаточно. Но это повод встретить людей будущего. Шахт — это гений». Кастиглиони оказался провидцем. Шахт станет Президентом Рейхсбанка Германии.

Еще одна яркая личность встречалась Эрнсту Хейнкелю в доме Кастиглиони. Это был Фердинанд Порше, конструктор моторов. Его имя будет у всех на слуху через двадцать лет, когда он сконструирует знаменитый народный автомобиль «Жук». Хозяин дома прекрасно знал как таланты, так и недостатки Порше. Недавно в компании «Австро-Даймлер» Порше разработал очень надежный авиационный мотор, который с успехом эксплуатировался на гидросамолетах Австрии. В кругу близких друзей, в присутствии Эрнста, Кастиглиони доверительно откровенничал:

— Я не могу себе позволить нанять Порше. У него мания постоянных улучшений разработанной конструкции мотора. Вот Хейнкель, он, конечно же, делает ошибки. Но если он сказал, что этот самолет готов для серийного выпуска, то на нем уже ничего не меняется. А Порше беспрерывно меняет конструкцию созданного мотора, и для меня это слишком дорого.

«А ведь он знает, о чем говорит, — подумал Эрнст. — С тех пор как Камилло приобрел Баварский моторный завод (BMW), который производит авиамоторы Порше, разборки с их конструктором отняли у хозяина много сил».

— Вы, конечно, можете нанять Порше. Он потрясающе талантлив. Но в этом случае вы должны запереть его в клетку с семью замками, и пусть он там конструирует свои моторы.

Получайте от него синьки чертежей, и упаси Бог дать ему увидеть чертежи или мотор снова — он разорит вас.

По мере неуклонного завоевания господства в воздухе самолетами Антанты на Итальянском фронте и над Адриатикой в 1916 году все большее число заказов на свои гидросамолеты получал Хейнкель. При этом Австрия отдавала предпочтение летающим лодкам, а не самолетам на поплавках. Наиболее удачную одноместную и одномоторную летающую лодку Хейнкель спроектировал по просьбе Камилло специально для знаменитого австрийского летчика, лейтенанта морской авиации Банфелда. С ним Хейнкель познакомился на австрийской базе гидросамолетов в Триесте, куда часто наведывался по вопросам, возникавшим в процессе эксплуатации его машин. Летающая лодка бипланной схемы настолько хорошо управлялась в воздухе, что лейтенант Банфелд одерживал на ней победы в воздушных боях с превосходящим числом противника. Хейнкель обозначил эту серию летающих лодок индексом «CC» по латинским инициалам Camillo Castiglioni.

Это была последняя поездка Хейнкеля в Триест. По всему чувствовалось, что приближается конец войны. Эрнст стоит на причале базы гидросамолетов. Огромный шар красного солнца уже наполовину окунулся в воды Адриатического моря. Еще минута, и он скроется совсем. Эрнест думает о неумолимом течении времени. Вот оно только что было, это гигантское светило, источник света и тепла, и его уже нет. Источником его благополучия была война. Страна, в которой он жил, воевала и нуждалась в новой технике. Его военные самолеты так хорошо продавались, он мог тратить на новые разработки, эксперименты, новейшие материалы и моторы сколько хотел. Мог нанимать любых специалистов, использовать обширные производственные площади новых цехов в Бресте и Бранденбурге. И благодаря всему этому он мог создавать новые конструкции самолетов — дело всей его жизни. Неужели близится неотвратимый конец этого благополучия? Он все еще стоял один на самой кромке причала и смотрел на темнеющую рябь моря. Но когда Эрнст поднял глаза, ужас сковал его. На небе пылали раскаленные угли — предвестники неумолимо наступающего пепелища. Он заставил себя очнуться. Конечно же, это просто закатившееся за горизонт солнце осветило красным светом перемешивающуюся нижнюю кромку темных облаков. Отдельные части облака то загорались красным светом на черном фоне, то гасли, создавая жуткую иллюзию мерцающих горячих углей. Но грандиозность этого редкого небесного явления оставила глубокий след в его душе.

Из Триеста по пути домой Эрнст заехал в Вену.

В семье Кастиглиони его приняли как родного. Евгении уже девятнадцать, и Эрнсту показалось, что она еще более похорошела и выглядела как ангел. Ее глубокое чувство любви к Камилло было видно невооруженным глазом. И босс был по-прежнему настолько очарован молодой женой, что, казалось, не замечал сгущающихся над ним туч.

Бранденбург кипел в революционной горячке. Все были на улицах и демонстрировали свою свободу от властей. Именно они, эти разжиревшие властители, теперь были во всем виновны за проигрыш войны. Эрнсту эти беснующиеся толпы напомнили первые дни войны, когда все искали французских шпионов. Тогда он возвращался со своим юным помощником Кехлером из Либау. Они на открытом автомобиле везли два кульмана, и в Бранденбурге их остановила толпа «патриотов», проверяющая у всех документы. Пока Эрнст говорил с главарем, кто-то утащил с сиденья его летный шлем. И вдруг толпа взорвалась. На них набросились, выволокли из автомобиля и с криками «Французские шпионы!» затащили в ближайший переулок и уже хотели расстрелять, но подоспевшие полицейские их спасли. Оказалось, что толпу привел в ярость летный шлем Хейнкеля — на подкладке красовался лейбл изготовителя с четким словом «ПАРИЖ».

Теперь толпы горожан Бранденбурга бесновались по другому поводу, но они не стали менее агрессивны. Автомобиль Эрнста остановил на улице комендант военного гарнизона и просил не ехать на завод: «Там красные матросы из Киля, и они убьют вас!»

Положение действительно было серьезным. Приехавший в Бранденбург, чтобы уладить все свои финансовые дела, хозяин авиазавода нервно курил сигарету за сигаретой. Ночью в доме Хейнкеля он поведал своему авиаконструктору, что, по его данным, война закончится в ближайшие дни и он решил немедленно продать авиазавод.

Для Эрнста Хейнкеля это был шок. Но Камилло Кастиглиони обладал исключительно достоверной и убедительной информацией, и она опустила Эрнста с небес на землю. Камилло смоделировал будущую ситуацию с предельной четкостью: «Германии и Австрии будет запрещено строить самолеты. Но нынешние победители не знают Германии, а я знаю ее очень хорошо. Германия никогда не смирится с этим запретом. Она будет строить самолеты. Затишье продлится несколько лет, и на это время я ликвидирую мои авиазаводы. Я не в состоянии содержать их в бездействующем состоянии».

Камилло Кастиглиони ликвидировал свой бизнес в Бранденбурге и на следующее же утро в сопровождении Хейнкеля

уехал в рабочем поезде в Берлин. Здесь на улицах тоже толпы возбужденных людей. В гостинице «Адлон» их ждал Хьюго Стиннес и сообщил: «Все рушится, и кайзер сбежал». После обеда Камилло прощался с Эрнстом. Он нежно обнял своего работника, ставшего ему другом, и произнес: «Я должен дать совет. Подождите несколько лет и затем опять начните строить самолеты. Но только на собственные деньги как хозяин компании. И никогда не берите деньги в банках».

Из кипящего Берлина путь Кастиглиони лежал в Мюнхен, где он должен был забрать все свои акции завода BMW. Их оказалось так много, что они еле-еле уместились в два больших чемодана. В гостинице Континенталь, где он остановился, в его люксе всю ночь горел камин. Камилло сжигал акции BMW потому, что в таком количестве они были слишком тяжелым грузом. Захватив только перечень этих акций, он утром уехал в Швейцарию.

Через несколько лет они с Эрнстом Хейнкелем встретятся на короткое время в Берлине. Это уже будут «лихие» времена, когда марки терялись миллионами. А Кастиглиони будет «на коне» и даже станет еще выше, обладая состоянием в двадцать миллионов фунтов стерлингов. Его рассказ о проделках банкира Шахта будет для Эрнста очень полезен.

В гостинице «Адлон» два директора крупного банка Дании почти столкнулись с Камилло. Они были знакомы, и Камилло спросил, что привело их в Германию. Оказалось, что Шахт занял у них пятьсот миллионов и не отдает. Кастиглиони мог дать только добрый совет:

— Никогда не имейте дело с Шахтом!

— Не беспокойтесь, мы преподадим ему хороший урок, — был оптимистический ответ.

Вечером в холле он их встретил опять, и их вид уже о многом ему говорил. Но Кастиглиони хотел узнать конкретные результаты переговоров, поэтому он предложил:

— Я заказываю кофе, и вы мне все расскажете.

— Похоже, он выставил нас еще на пятьсот миллионов, — был мрачный ответ.

Когда Гитлер стал канцлером, посол Италии в Берлине устроил встречу Кастиглиони с новым министром авиации Германом Герингом. Нацистам были очень нужны деньги. Геринг поздоровался с Камилло за руку и тепло приветствовал его:

— Да, вы и есть Кастиглиони. А меня вы помните?

— Нет, ваше превосходительство, — спокойно произнес Камилло.

— А я вас помню, — громко, для присутствующих, заявил Геринг. — Много лет тому назад я работал представителем BMW

в Стокгольме и пытался продать шведам наши авиационные моторы, но безуспешно. Когда год спустя я вернулся в Берлин, то узнал, что двадцать моторов в Швецию были проданы. Я написал на завод BMW, что я начинал этот бизнес, и потребовал 30 тысяч марок комиссионных. Они ответили, что сожалеют, но комиссионные уже выплачены другому агенту. Чтобы подавать в суд, у меня не было денег. Но мой приятель сказал мне, что владельцем или совладельцем BMW является очень щедрый Камилло Кастиглиони. Я написал ему и через две недели получил мои 30 тысяч марок. Теперь вспомнили?

— Ваше превосходительство, я точно не помню.

— А я уж помню очень хорошо! Пожалуйста, окажите мне честь позавтракать у меня.

На завтраке у Геринга оказалось несколько американских репортеров, и один из них спросил Геринга о недавних антисемитских демонстрациях. На что тот сразу отрезал: «Это была ошибка! Печальный инцидент. И это не повторится». Затем, повернувшись к Кастиглиони, продолжал:

— Лучшие друзья моей юности были евреи, и они всегда ко мне хорошо относились. У меня нет ни малейшего намерения сделать что-либо против них.

— Но ведь Гитлер антисемит, — в упор глядя на Геринга, напомнил Камилло.

— Я вылечу его от этого, положитесь на меня.

Камилло тогда подумал, что Геринг говорит вполне искренне. Ведь он много лет прожил в замке и в семье богатого еврея Эдельштейна. Но события последующих лет позволят ему убедиться в том, что не Геринг вылечит Гитлера от антисемитизма, а Гитлер вылечит Геринга от лояльного отношения к евреям.

Последняя встреча банкира Кастиглиони и уже знаменитого авиаконструктора Хейнкеля состоялась незадолго до капитуляции нацистской Германии в 1945 году. Камилло обещал Эрн-сту никогда больше не приезжать в Германию и свое слово в конце жизни сдержал. Они тогда были искренне уверены, что наступает катастрофа.

После войны Кастиглиони жил в Швейцарии, потом в Вене. Он был очень богат, открывал картинные галереи и строил театры. Его возили в роскошном автомобиле, который он купил у семьи Кайзера.

Он умер в роскоши и почете в возрасте 78 лет, а авиаконструктор Эрнст Хейнкель переживет его только на год с небольшим.

Подпольный авиаконструктор

Первая мировая война закончилась, и Эрнст Хейнкель остался без работы. Прошедшие четыре года были временем напряженной работы и большого успеха. Из разработанных им за это время сорока проектов самолетов тридцать были приняты к серийному выпуску в Германии, Австрии и Венгрии. Большая их часть воевала в армиях Тройственного Союза. Военно-морская авиация Австрии, базировавшаяся на побережье Адриатического моря в Триесте и Пуле, на 95 % состояла из гидросамолетов Хейнкеля. Он доказал всем свою конструкторскую зрелость и высокую компетентность в самолетостроении. Имя Хейнкеля уже стало широко известным в деловых кругах, связанных с авиацией. Наконец, за эти годы он заработал кучу денег.

А что теперь? На кого работать? Откуда получать заказы на новые самолеты? Ответа он не находил. Вокруг него был абсолютный вакуум. Сначала он еще надеялся на чудо. Они с женой Паулой поехали в Штутгарт, сняли номер в гостинице «Марквард». Он читал все объявления в газетах и ждал. Отчаявшись, приехал к родителям в деревню Грюнбах. Там они купили себе дом с виноградником и старыми фруктовыми деревьями. Потом еще участок земли, где Эрнст построил фабрику по производству бытового электрооборудования. Затем еще занялся восстановлением и продажей списанных военных автомобилей. Но все это — эти электровыключатели, эти старые автомобили — вызывала только дикую тоску. Эрнст впал в глубокую депрессию, много пил.

Он уже был в возрасте Христа, когда к нему явился ангел в образе старого друга Христиансена. Это был очень деловой авиатор. Он сейчас работал в небольшой самолетостроительной компании морского летчика Карла Каспара в Травемюнде техническим директором. И он придумал нелегально строить самолеты для американцев и японцев. Но чтобы их покупали, нужен был авиаконструктор с известным именем. Таким он видел Хейнкеля.

Подпольно строить самолеты? Это уж слишком. Эрнст не мог себе представить, что докатится до этого. А инспекторы Контрольной комиссии по авиации? Они быстро разнюхают и пресекут этот бизнес с очень тяжелыми для него последствиями.

— Но ты же никогда не был трусом! — подначивал Христиансен.

— Ладно, я приеду в Травемюнде и поговорю с Каспаром, — сдался Хейнкель.

Его терзали сомнения. Очень хотелось создавать новые

самолеты, проводить долгие часы за кульманом, изобретать новые конструкторские решения и видеть в цехе, как они превращаются в осязаемые детали и узлы. Ас другой стороны — это афера, которая недостойна авиаконструктора такого уровня, как он, которая может испортить навсегда его репутацию и навсегда отлучить его от самолетов. Но прошедшие два года мучительного простоя настолько ранили его душу, что он решился попробовать. На всякий случай он не будет подписывать с Каспаром никаких бумаг и контрактов, постарается договориться о ежемесячной зарплате и проценте от прибыли. Может, Каспар и не обманет.

Каспар согласился на все условия Хейнкеля. Особо оговорил, что будет оплачивать без ограничения все расходы, связанные с проектированием, постройкой и летными испытаниями нового самолета, и выделяет для этого отдельный цех на его заводе.

Можно начинать новую жизнь! Эрнст дал телеграмму жене Пауле, чтобы она продала их дом и заводик в Грюнбахе и приехала в Травемюнде. А сам стал искать помощников-конструкторов. Нашел двоих, которые знали его раньше.

Австрийцу Карлу Шварцлеру только стукнуло двадцать, и он недавно сдал свой инженерный экзамен. Но он так старался, настолько был увлечен конструкторской работой, что над своим первым самолетом трудился за троих. Особый его талант проявился в быстрой генерации таких решений конструкторских проблем, которые казались невозможными. К тому же он был очень спокойным человеком и мог выносить взрывы темперамента Хейнкеля.

Второй, тоже молодой, помощник Эрих Кляйнемейер уступал Шварцлеру в ясности ума, но зато был очень энергичным, аккуратным и исполнительным. В ближайшие годы он избавит Хейнкеля от тысяч больших и маленьких неожиданных проблем, возникающих при создании новых самолетов.

Эрнст случайно узнает, что его любимчик Кехлер живет припеваючи в Норвегии. Оказалось, что еще в 1918 году он безошибочно определил, что в скандинавских государствах с их большой протяженностью морских берегов существует огромный спрос на гидросамолеты. Он сумел контрабандой под носом у союзников переправить в Норвегию несколько машин и продать их норвежским военным морякам. Они даже взяли Кехлера на работу по техническому обслуживанию его самолетов. И вот теперь, когда Хейнкель позвал его, Кехлер бросает работу в Военно-морском флоте Норвегии и появляется в Травемюнде.

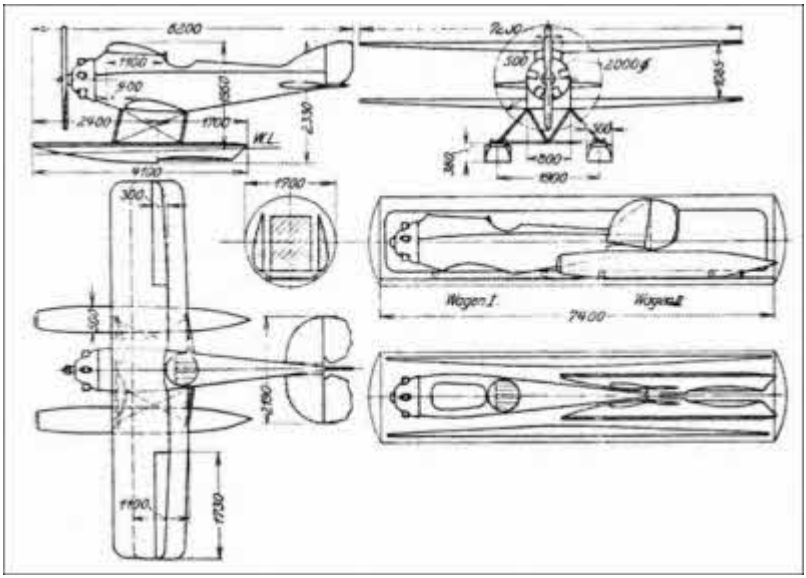
На деньги, которые выручила Паула от продажи их недвижимости в Грюнбахе, они покупают себе дом в Травемюнде.

Жизнь входит в нормальную колею. Конструкторское бюро Хейнкеля в уменьшенном составе уже может проектировать новый самолет. Но какой он будет? Эрнст часами думал, особенно ночью, с чего начать послевоенное строительство самолетов. Какие типы летающих машин сейчас пользуются наибольшим спросом? Но надо учитывать и возможности маленького авиационного заводика Карла Каспара.

Совещание трех компаньонов — Каспара, Христиансена и Хейнкеля — длилось уже не один час. Обсуждали, что должен проектировать Хейнкель. Взвесили все «за» и «против». Доводы Христиансена убедили. Решили строить два экземпляра самолета для американского флота. Но у заокеанских моряков были особые требования — самолет должен размещаться в разобранном виде в небольшом цилиндрическом контейнере на подводной лодке. Его диаметр только полтора метра, а длина — шесть метров. Тут было над чем подумать Хейнкелю и его молодым помощникам. Конечно, самолет должен быть маленьким, одноместным.

Но было еще одно очень важное требование заказчика — самолет должен разбираться и собираться за минимальное время. Поэтому бипланная коробка крыльев с ее стойками и расчалками была отвергнута сразу. У Хейнкеля был уже собственный прототип. В 1917 году он спроектировал и построил легко разборную летающую лодку для перевозки в герметичном контейнере подводной лодки. У нее нижнее укороченное крыло уже было свободнонесущим. И только верхнее дополнительно крепилось двумя боковыми подкосами. Сейчас чертежи лодки W 20 были в его распоряжении, но Хейнкель пошел дальше. Чтобы еще снизить потребное для разборки и сборки время, он впервые решился на биплан без подкосов. Верхнее крыло крепилось несколькими болтами к фюзеляжу сверху, а нижнее — снизу. Изгибная прочность крыльев проверялась простым способом. Закрепленная консоль выдерживала вес одиннадцати взгромоздившихся на нее мужчин.

Пятицилиндровая звезда «Сименс» мощностью всего в 50 л.с. была легкой и обеспечивала самолету скорость 120 км/ч. Для укладки в разобранном виде в цилиндрическом контейнере лучше подходила схема гидросамолета на двух поплавках, которые крепились защелкивающимися замками. Оказалось, что четыре механика после нескольких тренировок могли разобрать самолет для укладки в контейнер за двадцать две секунды, а собрать его — за тридцать одну. Таким родился U 1. Американские представители были в восторге, и два самолета уплыли за океан.



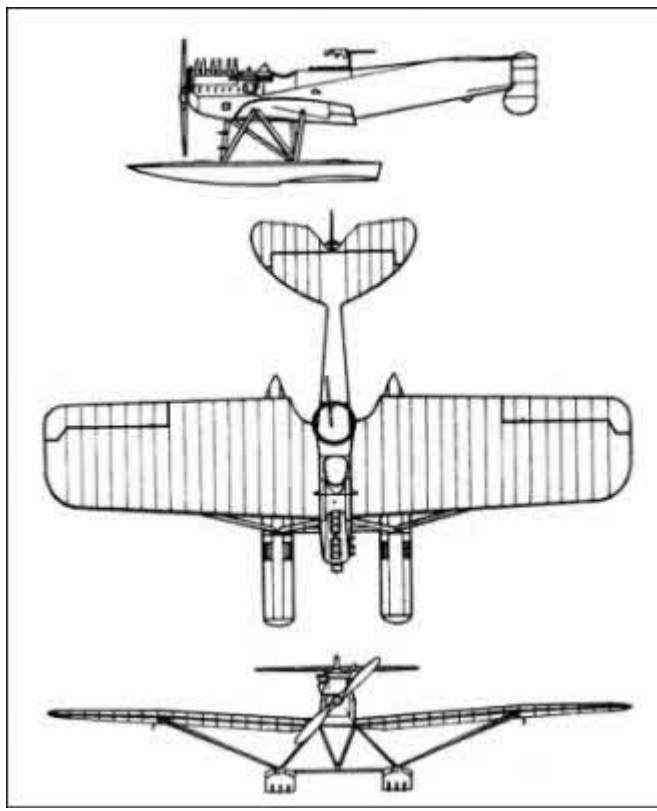
Общий вид гидросамолета U2 и его размещение в контейнере подводной лодки

Японцы не без помощи Христиансена прослышали про американский заказ чудесного легкоразборного гидросамолета Хейнкеля и просили за любые деньги построить и для них два таких же, но с дополнительным оборудованием. Заказчики согласились на увеличенные габариты контейнера. И с тем же мотором «японский» гидросамолет U2 получился даже легче на 60 кг. Он тоже хорошо летал, и два его экземпляра были благополучно проданы и доставлены в Японию.

Пока Хейнкель увлеченно работал над самолетами для подводных лодок, подвернулся контракт со шведами. Молодой немецкий пилот прошедшей войны, преуспевший не только в летном мастерстве, но и в бизнесе, завербовался в ВВС Швеции и был там на хорошем счету. Его звали Карл Бюкер, и он появлялся в ангаре Хейнкеля в цивильном костюме и черном котелке, из-под которого торчали ярко-рыжие волосы. Непременные темные очки скрывали плутовскую улыбку на его круглом лице. Бюкер организовал контракт Хейнкелю на проектирование и изготовление одного демонстрационного образца гидросамолета по шведским требованиям. Шведы хотели строить самолеты Хейнкеля сами, чтобы дать заработать своим гражданам.

Внимательно изучив требования шведов к новому самолету, Эрнст понял, что подобную машину он уже строил в 1917 году.

Это был низкоплан на поплавках HB W29 с мотором почти 200 л.с. Тогда он смело отказался от биплана и придумал моноплан с нижними подкосами, завязанными на поплавки и образующими жесткую ферму. Уже тогда он применил роговую компенсацию рулей высоты и элеронов. Мощный рядный мотор с квадратным радиатором впереди и шестью выхлопными патрубками, торчащими вверх, легко отрывал машину от воды. Летные испытания в 1918 году проводил все тот же Христиансен. На конструкцию W29 можно положиться.



Двухместный гидроплан Хейнкеля HB W29. 1917 год

Недолго думая, теперь, четыре года спустя, Хейнкель соглашается на эту работу для шведов, рассчитывая сделать что-то лучшее, чем его HB W29. Шведы требовали трехместный многоцелевой гидросамолет со значительно большей дальностью. В работу над проектом S1 включилась вся небольшая команда Хейнкеля. Из-за требуемой дальности и дополнительного члена

экипажа размерность самолета существенно возросла. Пришлось использовать мотор «Майбах», который развивал мощность 260 л.с. Его лобовой радиатор уже приобрел овальную форму, а четырехлопастной воздушный винт обещал хорошую тягу. По сравнению с HB W29 взлетный вес S1 увеличился на целую тонну.

В обстановке большой секретности все агрегаты S1 были изготовлены в ангаре на заводе Каспара и отправлены морем в Швецию. Кехлер вызвался сопровождать ящики и руководить сборкой самолета на месте. Христиансен согласился там облетать его. Уже один звук мощного мотора действовал завораживающе на шведских пилотов, собравшихся посмотреть на первый вылет чудо-самолета из Германии. А когда он уверенно взлетел с воды и на большой скорости прошелся над ними, то восторгам не было конца. На радостях они даже обещали выплатить немцам премию в 10 % от стоимости всего заказа, если этот самолет продемонстрирует превышение заданных характеристик на 20 %.

Кехлер не мог упустить такого приработка и добился премии. Потом Хейнкель прислал улучшенный S-2, у которого мотор уже крепился к сваренной из стальных труб раме и был отделен от кабины пилота противопожарной перегородкой. Самолеты были запущены в Швеции в серийное производство и верно служили своим хозяевам еще пятнадцать лет.

Неожиданно 5 мая 1922 года произошло событие, которое повернуло творческую судьбу Хейнкеля в новом направлении. Страны-победители разрешили Германии строить самолеты и авиамоторы. Правда, оставались ограничения. Построенные самолеты не могли летать со скоростью более 170 км/ч и забираться выше четырех километров. Для контроля за выполнением этих ограничений союзниками был образован Авиационный Гарантийный Комитет с большим числом инспекторов.

Когда Эрнст прочитал об этом в газете, то провел бессонную ночь — теперь он может выйти из подполья. Но как? Решение созрело к пяти часам утра. Он теперь будет создавать самолеты под своим именем, уйдет от Каспара и организует собственную компанию по строительству новых самолетов. Эрнст решил, что пора выполнять последний совет, данный ему Камилло Кастиглиони, человеком, которого он глубоко уважал.

Компания «Хейнкель»

Эрнст понимал, что самолетостроительная компания требует много денег, а их было мало. Но когда-то же он должен начать! А

если так, то сейчас. Утром, когда трое его помощников пришли на работу, он спросил каждого, останется ли он с ним в новой компании. Это будет нелегкая и рискованная работа, но все ответили «да».

Ситуация в Германии была очень плохая и неясная. Марка падала в цене, самолеты никто не покупал. Правда, разговор с рыжим Бюкером зажег искорку надежды на заказы. Бюкер утверждал, что у него есть выход на командование германской армии, Рейхсвера. По его сведениям, в Военном министерстве образован секретный отдел военных самолетов. Он уже разрабатывает требования к будущим самолетам и негласно будет финансировать новые разработки. Бюкер был полон оптимизма. Если Германии запрещено строить военные самолеты, то никто не запрещал ей их разрабатывать, а строить можно в других странах, например в Швеции.

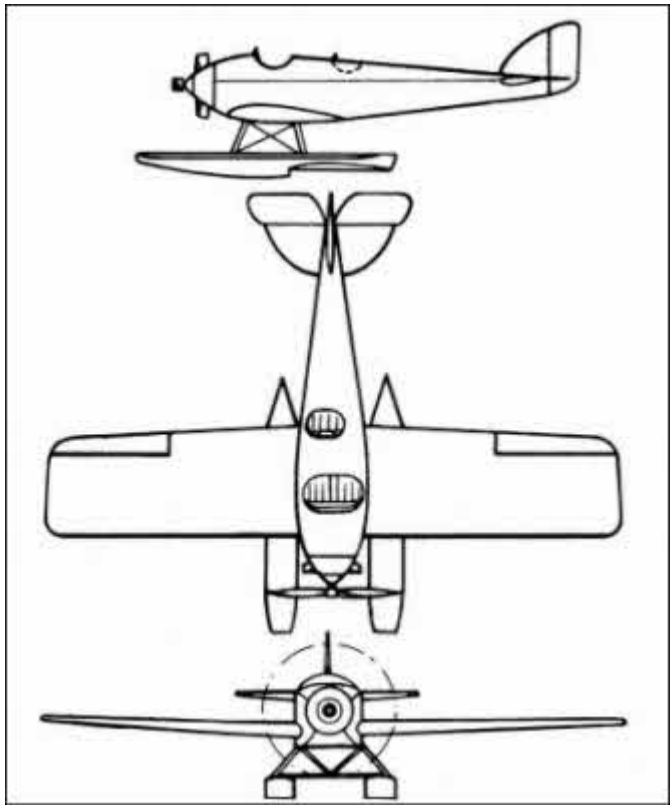
Эрнст чувствовал некоторую уверенность еще и потому, что он заработал приличную сумму денег в иностранной валюте, поставив свои самолеты в Америку, Японию и Швецию. Вот если бы он мог получить еще иностранные заказы! И тут пришло сообщение, что ВВС Швеции в следующем году проводят в Гетеборге авиационные соревнования самолетов немецких конструкторов, чтобы выбрать для производства у себя лучшую модель. Эрнст решает, что его час наступил. Он примет участие в этих соревнованиях и построит для них новый самолет на свои деньги.

Побледневший Карл Каспар выслушал заявление Хейнкеля о его уходе с завода со своими конструкторами как очередную большую неприятность. Но, понимая Хейнкеля, он даже не попытался уговорить его остаться.

Первым рабочим помещением новой самолетостроительной компании «Хейнкель» была арендованная задняя комната местного ресторана. Здесь на чертежных досках началась разработка легкого самолета для соревнований в Гетеборге, названного Не-3. Хейнкель сразу решил, что он возьмет все самые лучшие решения с предыдущих машин S-1 и S-2. Но новый спортивный и туристический самолет будет легче, его взлетный вес должен быть в два раза меньше и не превышать одной тонны.

Надежный стосильный мотор «Сименс» и «Хальске» в форме семицилиндровой звезды, запускаемый от электрического стартера, будет вполне достаточным и обеспечит гидросамолету с поплавками скорость 150 км/ч. При разработке рабочих чертежей крыла и фюзеляжа Эрнст впервые применил работающую обшивку из фанеры, покрытой лаком, вместо ткани. По-прежнему конструкция позволяла быстро собрать и разобрать самолет.

Замена колесного шасси на поплавки должна была занимать очень мало времени потому, что они крепились к самолету в одних и тех же четырех точках.



Спортивный и туристический Не-3

Наступила холодная осень, работа над чертежами близилась к завершению, и Эрнст стал искать место для постройки самолета. Поиски ни к чему не приводили, и он был вынужден согласиться на аренду большого сарая, в котором когда-то хранились гидросамолеты. Этот сарай был без окон и отопления. Но делать было нечего, и с наступлением зимы Хейнкель и его конструкторы покинули теплую комнату с приятными запахами ресторанной кухни и переселились в холодный сарай. В его углу они организовали подобие офиса. Днем внутри было темно, а когда открывали ворота — холодно. Хейнкель приказал вырубить окна и раздобыть печурки. Но они так дымили, что у всех слезились глаза. Зато снаружи над воротами, на черных от

времени досках стены, появилась надпись высокими буквами, выполненная белой краской и видимая издалека: «Эрнст Хейнкель. Строительство самолетов».

Двое рабочих высокой квалификации — столяр и механик — перешли от Каспара к Хейнкелю. Работа по изготовлению нового самолета в сарае продолжалась всю зиму и, против всяких правил, завершилась в нужный срок. А тут из Швеции явился рыжий Бюкер и доложил, что его переговоры по строительству там авиационного завода успешно продвигаются. Но Хейнкель должен участвовать в этом проекте для придания солидности, поскольку завод будет выпускать его самолеты.

Эрнст направляется в Стокгольм, прихватив с собой Христиансена и Кехлера. А новый самолет плывет морем тихой скоростью в сопровождении Шварцлера. Трудные переговоры по авиазаводу, в которых в немецкой делегации верховодил Бюкер, продолжались пять дней, но успешно завершились выгодным для немцев соглашением.

Сведений от Шварцлера не поступало. Он пропал вместе с новым самолетом на пути из Германии в Швецию. Эрнст не находил себе места. Когда он увидел измученного, похудевшего Шварцлера, то кинулся к нему с расспросами. Приключений у нового, еще не летавшего самолета оказалось предостаточно. Когда его везли на грузовике в немецкий порт Любек, попали в сильный ветер и потеряли один поплавок, который с трудом нашли. Шварцлер зафрахтовал небольшое грузовое судно. Агрегаты самолета пришлось разместить на его палубе, привязав канатами. На море они попали в сильный шторм, в котором это суденышко швыряло, как спичечный коробок. Всю штормовую ночь Шварцлер и несколько матросов провели на палубе с самолетом. Теперь обессиленный, но непобежденный Шварцлер докладывал, что самолет цел и невредим.

Утром самолет собрали и опробовали мотор. В заднюю кабину сел Бюкер и энергично взлетел. Когда он приводнился и подрулил к пирсу, где все стояли, то его круглое лицо с налипшими на лоб рыжими волосами сияло, как масляный блин. Он был от самолета в восторге. Теперь можно было ехать в Гетеборг, соревнования там начинались через три дня.

Успех нового самолета Хейнкеля Не-3 был абсолютным. Он выиграл у других самолетов немецких конструкторов почти все специальные соревнования по техническому совершенству, маневренности, оборудованию, взлетным и посадочным характеристикам и скорости. Ему был присужден первый приз.

Имя Хейнкеля в Швеции стало олицетворением лучшего немецкого авиаконструктора. Его финансовое положение

укрепилось, и была заложена твердая основа будущих заказов из этой страны. Немецкие газеты Die Flugpost и журнал Der Motorwagen поместили рекламные статьи о компании Хейнкеля в Варнемюнде.

Эрнст Хейнкель проводит совещание с заказчиками

Теперь услугами авиаконструктора Хейнкеля захотели воспользоваться сразу два солидных государственных ведомства — Рейхсвер Германии и Военно-воздушные силы флота Японии. Почти одновременно они послали к нему своих переговорщиков. Но поскольку Германии было по-прежнему запрещено создавать военные самолеты с высокими летно-техническими характеристиками, а именно такие самолеты новые заказчики хотели получить от Хейнкеля, то их представители соблюдали особую конспирацию.

Представитель Рейхсвера, который вначале скрывал свою фамилию, явился к Эрнсту домой и поинтересовался, может ли он спроектировать ближний сухопутный разведчик со скоростью 225 км/ч и высотой полета 6 км. При этом никаких твердых гарантий оплаты он не дал. Только потом Хейнкель узнает, что это был капитан Курт Стюдент из авиационного отдела Рейхсвера.

В это же время Хейнкель получает приглашение в Берлин на переговоры с японской авиационной делегацией. Она состояла всего из двух человек. Капитан Кага представлял авиацию флота,

а инженер Инезава — самолетостроительную компанию «Айхи». Они просили Хейнкеля разработать торпедоносец. Эрнст тут же прикинул в уме и заявил своим заказчикам, что это будет гидросамолет весом более пяти тонн и его строительство в условиях запрета и неожиданных инспекторских проверок будет крайне затруднено. Японцы только улыбнулись. Инезава, наклонившись к Хейнкелю, заговорщески пояснил: «Морской атташе Японии в Берлине является членом Контрольной комиссии союзников. Перед каждой инспекторской проверкой вы будете предупреждены».

Эрнст арендует второй ангар, нанимает еще рабочих и организует в нем подпольное строительство запрещенного самолета. Каждый раз, когда поступало сообщение о предстоящей инспекции, детали и сборочное оборудование этой большой машины на грузовиках вывозились в песчаные дюны и после отбоя «тревоги» возвращались обратно. Но случались и проколы. Однажды второпях посередине пустого ангара забыли тяжелый мощный мотор. Французский инспектор начал возбужденно говорить своим коллегам о криминале. Англичанин, нахмурив брови, поддержал француза. Обстановка накалялась, и Хейнкель почувствовал, что грозит составление губительного для него акта. Он посмотрел в глаза японскому инспектору, тот улыбнулся и ободряюще подмигнул. Тогда Эрнст пошел в атаку: «Господа! Перед вами старый образец мотора, который используется только в учебных целях. Мы прекрасно помним, что нам запрещено строить самолеты с такими моторами». Глаза японца сияли, и он пригласил комиссию обсудить вопрос на свежем воздухе. Вопрос был закрыт, и постройка мощного биплана на поплавках Не-14 продолжалась. С этого проекта началось многолетнее сотрудничество Хейнкеля с Японией. Эрнста совсем не интересовал вопрос: «А чьи же корабли будут топить эти торпедоносцы, созданные им?»

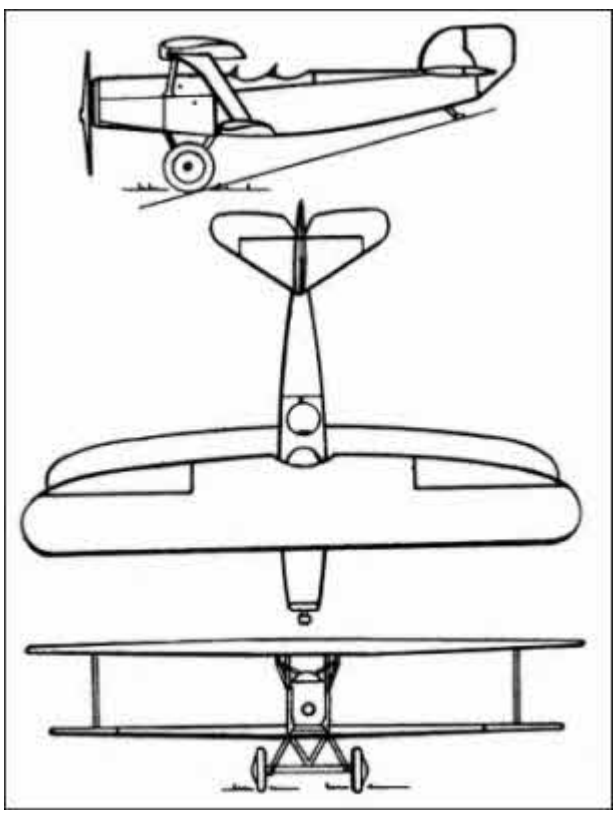
Он твердо знал одно: без заказа для военных невозможно продвинуться дальше в освоении больших скоростей полета, грузоподъемности и дальности самолетов, их новых схем и конструкторских решений. А это была сфера его деятельности, его страсти и его жизни.

Эрнст узнает, что Военное министерство Германии в тесном контакте с правительством уже разработало секретный план восстановления боевой авиации. Для начала важно было не отстать от мирового уровня развития самолетостроения. Поэтому в авиационном отделе готовились требования, и его представители вели переговоры с ведущими авиаконструкторами Германии о создании опытных образцов боевых самолетов. Но

нужна была летная база для их испытаний и тренировок пилотов.

Еще в прошлом году, 16 апреля 1922 года, в Рапалло между Веймарской республикой Германии и РСФСР было заключено соглашение, открывшее униженным немцам путь к перевооружению. Немецкая делегация во главе с генералом Хассе выехала в Советскую Россию. Все они были в штатском и числились под вымышленными именами. Так, капитан Стюдент имел псевдоним Шибах. Договорились о предоставлении немцам аэродрома в Липецке, наряду с военными базами для других родов германской армии и флота, и взамен немцы обещали техническую помощь.

Хейнкелю не составило большого труда подготовить проект разведчика Не-17 для Рейхсвера. Но он весил более двух тонн и требовал мотор мощностью 450 л.с.



Общий вид разведчика Не-17-Ь, 1923 год

А это все были параметры, которые категорически

запрещались в Германии. Капитан Стюдент уговаривал Эрнста, что самолет надо тайно построить и он сразу будет переправлен в Липецк. Там он пройдет испытания и будет служить для тренировок воздушных разведчиков.

Но когда первый разведчик был построен, его мощный английский мотор так ревел, что для жителей Варнемюнде детище Хейнкеля уже не было большим секретом. Капитан Стюдент тоже рвался полетать на этом самолете, да еще прихватывал своих дружков-пилотов. Они приезжали еще ночью. С рассветом начинали летать и заканчивали утром. Машина всем нравилась. И теперь встал вопрос о ее серийном производстве и коренном переустройстве заводика Хейнкеля.

Армия побежденной Германии оживала, и этого хотели все немцы. После недавней оккупации Францией Рура и напряженных отношений с Польшей своя армия — защитница родины в глазах истинных патриотов была просто необходима. И на это не жалко было никаких денег. Причем для начала нужно было только оснастить учебные центры современной боевой техникой и подготовить в них костяк будущей несокрушимой армии.

Частная компания «Хейнкель» получает заказ на производство нескольких десятков разработанных ею самолетов Не-17. Под этот заказ Эрнст арендует соседние помещения и фактически создает новый авиационный завод с замкнутым циклом производства самолетов. В двухэтажном кирпичном здании располагается его конструкторское бюро с двадцатью инженерами. В просторном цеху производилась сборка сваренной из стальных труб фермы фюзеляжа с подкосами крыла, шасси и моторамой. Цех крыла и оперения, в котором собирали их деревянные каркасы, напоминал большую столярную мастерскую.

Завод Хейнкеля в Варнемюнде

По мере того как бедная мастерская Хейнкеля в Варнемюнде превращалась в современный авиационный завод, росло число завистников этого упрямого шваба с длинным носом. Уже в 1924

году в Германии на бытовом уровне антисемитизм начал проявляться все сильнее. А Эрнста Хейнкеля из-за его длинного носа все чаще принимали за еврея. Как-то летом он с женой и двумя детьми отдыхал на пляже Варнемюнде. Они в кружок играли в волейбол. Мяч пролетел над Эрнстом и коснулся спины молодой женщины, находившейся рядом. Она улыбнулась и продолжала читать свою книгу. Но ее незнакомый сосед, оказавшийся таможенным чиновником, поднял невероятный шум и, глядя на Эрнста, кричал, что беззастенчивость и отвратительные манеры этой расы стали просто невыносимы. Его лицо стало багровым, и он выглядел настолько забавно, что Эрнст рассмеялся.

Но ему уже было не до смеха, когда через два дня в местной газете «Варнемюндер цайтунг» появилась статья этого таможенника о недостойном «еврейском» поведении на пляже Хейнкеля и его семьи. В процессе длительной судебной тяжбы, которую Эрнст затеял против таможенника, он быстро убедился, что местные адвокаты не в меньшей степени заражены антисемитизмом, чем ответчик. Таможенника не осудили.

Разведчик Не-17 был первым самолетом Хейнкеля, который не имел расчалок на крыльях и строился серийно только с колесным шасси. Верхнее крыло, на котором располагались элероны, было цельным. Нижнее — стыковалось на фюзеляже. Самолет выпускался в двух вариантах с разными моторами. Сначала он оснащался рядным мотором «Нэпир» жидкостного охлаждения, и стойки между его крыльями имели форму буквы N, а потом ставили мотор «Либерти», и крылья соединялись одной плоской стойкой.

В небольшом городке Липецке недалеко от Воронежа располагалась Высшая школа российских летчиков, в которой уже с 1921 года обучались курсанты из Германии. Но сейчас эту школу неожиданно закрыли. Протокол соглашения о передаче немецкой стороне Авиационной школы и складов авиационных материалов в г. Липецке 15 апреля 1925 года под грифом «Совершенно секретно» подписали начальник ВВС РККА Баранов и фон Томпсон. Немецкая школа военных летчиков получила официальное название — «4-я эскадрилья ВВС РККА».

Лучшие пилоты Первой мировой войны направлялись в Липецк на переподготовку и освоение новой техники. Они и станут элитой нацистских Люфтваффе. Пилоты на истребителях, бомбардировщиках и разведчиках отрабатывали новейшие тактические приемы ведения воздушной войны, участвовали во всех маневрах Красной армии. Все они были снабжены документами представителей частных немецких компаний с

вымышленными именами. Проживали немецкие пилоты и техники в домах жителей Липецка, ни в чем не нуждались. Проводили веселые вечера в компаниях местных девушек, а некоторые увезли в Германию русских жен.

За время работы немецкой школы в Липецк из Германии были доставлены десятки самых лучших самолетов различного назначения. Самолеты-разведчики Хейнкеля летали в Липецке до 1933 года, когда надобность в иностранной школе отпала. Так в течение одиннадцати лет, втайне от всего мира, в СССР закладывались основы будущих вооруженных сил, обрушившихся в 1939 году на Европу. Во время Великой Отечественной войны, когда немецкие бомбардировщики фактически полностью разрушат Воронеж, на соседний Липецк и его аэродром не упадет ни одной бомбы.

Конструкторское бюро Эрнста Хейнкеля уже работало как слаженный механизм. Рейхсвер заказал Хейнкелю еще два тренировочных самолета — моноплан Не-18 и биплан Не-21. Скорость и высота их полета не превосходили запретного предела. Их уже не надо было строить подпольно и прятать. Но компании «Хейнкель» заказы были нужны как воздух. Когда американцы предложили построить им почтовый самолет, но только при условии, что он будет спроектирован, построен и испытан всего за… полтора месяца, то Эрнст взялся и за это. Организовал одновременную разработку рабочих чертежей сразу всех агрегатов, взял на себя всю увязку и почти две недели спал только урывками. Несиловые детали чертили прямо на фанере, из которой они вырезались. Красивый биплан Не-27 с мотором «Либерти» в 400 л.с. и вместительным отсеком для почты был готов через месяц.

Первый вылет ждали с тревогой — как бы он не развалился в воздухе. Когда «почтовый» взлетел, набрал высоту сто метров и вдруг умолк, у всех на земле перехватило дыхание. Но пилот сумел благополучно сесть прямо за ангаром. В последующих успешных полетах самолет продемонстрировал выполнение всех требований заказчика, и никаких доработок не потребовалось. В Америке Не-27 летал и возил почту три года под именем «Ночной сокол» и погиб в своем ангаре во время разрушительного торнадо.

Большой коллектив работников Хейнкеля требовал зарплату, большие производственные площади — арендную плату. Хейнкель искал новые заказы и часто появлялся в Берлине. В Германском аэроклубе можно было узнать последние новости. Хейнкель знал здесь многих, а его знали все.

В жаркий летний день 1925 года Эрнст Хейнкель завтракает в

клубе со старым знакомым господином фон Чуди. Этот Чуди исполняет обязанности президента аэроклуба и самый информированный в авиационных делах человек в Берлине. От него Эрнст узнает, что крупнейшее издательство Германии решило распространять берлинскую дневную газету «Миттаг» по всей стране путем сбрасывания ее пачек с самолета, и компания «Альбатрос» уже получила контракт на три машины. Друг Эрнста со времени прошедшей войны, бывший пилот Вальтер Клефель, теперь был одним из руководителей издательства и как раз курировал газету «Миттаг». Сразу после завтрака Эрнст едет в издательство и, словно разъяренный бык, врывается в кабинет Клефеля. Тот сразу все понял и признал, что это было нечестно отдать контракт, не объявляя тендера. Эрнст сказал другу все, что он о нем думал, и обещал через две недели вернуться с проектом самолета для сбрасывания газет.

Две недели все его конструкторы работали почти круглосуточно. Эрнст придумал наклонный желоб с упором для пачек газет. При нажатии рычажка пилотом очередная пачка газет сама вылетала из самолета. Контракт от издательства был получен, и последовательно были построены два «газетных» самолета Не-39 и Не-40. Они отличались хорошей дальностью полета, а последний мог еще и перевозить корреспондентов газеты.

К этому времени уже всем стало ясно, что Эрнст Хейнкель состоялся как авиаконструктор и строитель надежных самолетов. Он был автором более ста типов построенных машин, имел обширные связи в деловом мире и приобрел огромный опыт руководства своим коллективом и общения с заказчиками. Его самолетостроительная компания набирала обороты. Если после создания в 1922–1923 годах было построено четыре типа новых самолетов, то в последующие два года — уже шестнадцать.

Теперь Эрнст Хейнкель уже мог рассчитывать не только на свои деньги. Многие богатые друзья поверили в него и были готовы стать его компаньонами. В 1925 году его компания становится акционерным обществом с основным капиталом 50 тысяч рейхсмарок. Высшее техническое училище в Штутгарте присудило Хейнкелю почетную степень доктора технических наук за его новаторские конструкции самолетов.

Глава 5

КАТАПУЛЬТНЫЙ ВЗЛЕТ

Японский контракт

Все началось с того хмурого дня в январе 1925 года, когда на завод Хейнкеля пожаловал новый морской атташе Японии капитан Кодима со своим помощником. Оба они сияли дипломатическими улыбками, и после стандартных, ничего не значащих фраз и приветствий Кадима положил на стол перед Эрнстом большую фотографию новейшего японского линкора «Нагато». На недоуменный взгляд Эрнста он на ломаном немецком раскрыл цель своего визита:

— Господин Хейнкель, этому кораблю нужен гидросамолет, взлетающий с платформы, размещенной в его носовой части. Мы предлагаем вам контракт на создание такой стальной платформы длиной десять метров, с которой он мог бы взлетать.

— Ваше предложение делает мне честь, — робко признался Эрнст. — Но я никогда раньше не строил таких приспособлений.

— Но вы очень умный, господин Хейнкель, и вам под силу построить любое устройство, — убежденно произнес капитан Кодима и для большей убедительности поднял обе руки в приветственном жесте: — Вы можете построить буквально все.

Гидросамолеты Эрнст Хейнкель уже строил давно. И на двух поплавках и летающие лодки, фюзеляж которых был главным поплавком. Гидросамолеты были его нишей в бизнесе авиаконструкторов. И вот теперь новая задача — большому кораблю в открытом море нужен разведчик и связной самолет, который в любое нужное время вылетит прямо с борта. Выполнив свое задание, он приводнится рядом и будет поднят обратно на борт подъемным краном. Сейчас речь шла о стальной платформе с рельсами, по которым легко передвигалась тележка с закрепленным на ней гидросамолетом. Для Эрнста пока было трудно представить себе конструкторские решения двух функций тележки:

— способ ее торможения перед стартом, когда мотор самолета выведен на максимальные обороты и создает огромную тягу, которую заторможенная тележка до момента пуска должна

удерживать;

— способ освобождения самолета от тележки в конце пути разгона на платформе, когда она должна остановиться.

Но в целом задача взлета гидросамолета с борта корабля, не имеющего разгонной палубы, очень увлекла воображение Хейнкеля, он сразу увидел, насколько ее решение увеличит сферу применения самолетов для моря, которые он разрабатывал.

Эрнст заверил капитана Кодима, что берется за эту работу. Он тогда и не предполагал, что это направление его конструкторской деятельности продлится многие годы.

Начали рисовать варианты конструкции платформы и тележки. Но тут Эрнсту стало не по себе. А вдруг самолет в конце хода тележки не наберет свою скорость отрыва и рухнет на нос корабля или в воду? Конечно, тележка должна катиться по рельсам с минимальным сопротивлением, но это многого не даст. Главное — большая энерговооруженность самолета, отношение тяги его мотора к весу самолета и тележки. Жизненность решения этой сложной задачи покажет только эксперимент. Для уверенности надо строить новый легкий гидросамолет с максимально возможной мощностью мотора.

Эрнст разрабатывает сразу два новых самолета на поплавках: двухместный биплан Не-25 с мотором «Нэпир Лион» в 450 л.с. и одноместный, более легкий Не-26 с мотором «Испано-Сюиза» мощностью в 300 л.с. Как его конструкторы ни старались, а взлетный вес двухместного биплана с поплавками меньше двух с половиной тонн не получался. Тележку тоже постарались сделать как можно более легкой.

И вот новенький Не-25 гордо стоит на тележке в начале стальной рельсовой платформы, похожей на изящный железнодорожный мост. Платформа установлена на берегу залива, перпендикулярно кромке воды, как раз напротив завода Хейнкеля, и ее хорошо видно из окна его кабинета на втором этаже кирпичного здания конструкторского бюро. Конец ее двенадцати метрового пролета, где тележка должна остановиться, расположился над водой.

Летний ясный день 1925 года в приморском Варнемюнде выдался на редкость приятным. Эрнст Хейнкель, уже немного пополневший, отчего кажется еще ниже, теперь носит очки с круглыми стеклами. Его левый глаз после травмы в юные годы и раньше был полуприкрыт, но зрение заметно ухудшилось, пришлось заказать очки. Короткая стрижка подчеркивает облик бойца и решительного человека. Как всегда, в шикарном сером костюме с модным галстуком и белой рубашке, он нервно ходит взад-вперед в своем кабинете, поглядывая в окно на платформу с

самолетом. Он видит, как пилот залезает в кабину. Среди механиков, проверивших все узлы, стоит невозмутимый Шварцлер — его надежный помощник. Все готово к этому рисковому эксперименту, который он задумал и который должен подтвердить или опровергнуть его скорее интуитивные, нежели математически выверенные расчеты. Взлетит или не взлетит — вот в чем вопрос! Эрнст метался по кабинету и не мог ни о чем думать. Сейчас решится что-то очень важное. Через минуту все станет ясно.

Эрнст подскакивает к своему огромному и чистому письменному столу и нажимает кнопку вызова секретарши. В двери появляется длиннющая новая секретарша Мария Хуперц, которая приехала из Берлина по рекомендации друзей Эрнста, и вопросительно смотрит на босса. «Пожалуйста, принесите мне водки», — просит Эрнст. Выпив залпом принесенную на подносе рюмку, он безотрывно смотрит в окно.

Доносящийся снаружи звук работающего мотора нарастает. Вот он достиг самого высокого тона. Эрнст видит, как самолет вздрогнул и как бы нехотя, очень медленно начал движение. Сердце запрыгало в груди, желая вырваться. Вдруг, как бы освободившись от удерживавших его пут, самолет рванулся вперед с огромным ускорением, поднял нос и, освободившись от тележки, уверенно взлетел. Теперь Эрнст слышал только удаляющийся гул мотора. Это была его победа! Он овладел новым способом взлета гидросамолета. Теперь можно приглашать заказчика, и они покажут ему, как все это работает.

Из Берлина пожаловал капитан Kara в сопровождении двух помощников, которые были еще меньшего роста, чем он. Они все улыбались и кланялись, приветствуя Хейнкеля. Взлет тяжелого Не-25 с короткой платформы и на сей раз прошел блестяще. Японцы бурно выражали свой восторг. Когда вернулись в кабинет Хейнкеля и выпили по бокалу шампанского, капитан Kara долго жал руку Эрнста и поздравлял его с чисто восточным многословием. Потом он выпрямился и с очень серьезным выражением лица объявил, что он очень рад передать господину Хейнкелю приглашение командования Флота Японии прибыть в его страну с ближайшими помощниками для детального знакомства с кораблем, на котором его платформа и самолеты будут эксплуатироваться. На деле это означало, что японцы хотят провести испытания работоспособности всей системы Хейнкеля непосредственно на линкоре «Нагато» в условиях открытого моря. Эрнст сразу осознал все подводные камни и трудности предстоящего испытания при движении линкора, порывистом ветре и волнении моря. Но отступать было некуда, и он принял

приглашение. Тут же он узнал, что предшественник капитана Кага на посту морского атташе в Берлине, капитан Кадима, который втравил Хейнкеля во всю эту историю и показал фотографию линкора «Нагато», теперь принял командование этим флагманом японского флота и является ответственным за внедрение новой системы взлета гидросамолета с линкора.

Через неделю Эрнст дал команду паковать оба самолета в деревянные контейнеры и готовиться к дальнему путешествию. Разгонная платформа еще стояла на берегу, когда рано утром над аэродромом Варнемюнде появился самолет инспектора Контрольной комиссии. Он не спеша вылез из своего самолета и начал обходить ангары. Ничего криминального не обнаружив, он уже собрался улететь и решил сократить путь к стоянке по берегу. И тут он увидел разгонную платформу.

— А это что такое? — обратился инспектор к стоящему рядом с ней конструктору Клейнмееру.

— Трамплин для плавательного бассейна.

— И кто же прыгает с него в воду? Может, маленький самолет?

— Почему самолет? — пробормотал Клейнмеер с выпученными глазами. Тогда инспектор похлопал его по плечу и, дружески улыбаясь, спросил:

— А сколько стоит билет в этот плавательный бассейн?

— Это уж будет решать хозяин бассейна, — был наглый ответ.

— Но я должен получить бесплатный билет.

— Обязательно.

— И вы знаете почему? Потому что я не видел этого «трамплина». До свидания, — улыбаясь, сказал инспектор и побрел к своему самолету. Это был человек, который уже понял всю бесполезность инспекции.

Целая экспедиция компании «Хейнкель» отправляется ранним августовским утром 1925 года из Варнемюнде в далекую Японию. Но восточный путь конструктора Шварцлера и пилота Бюкера с контейнерами самолетов и платформы пролегал по Транссибирской железной дороге через Владивосток. А Эрнст Хейнкель с женой выбрали путь на запад, на немецком океанском лайнере «Колумб» отплыли в Нью-Йорк. Отсюда они проехали через всю страну до Сиэтла. Год назад Эрнст уже побывал в США с коротким визитом, и эта страна, с ее энергией и трудоспособностью, импонировала его неуемному темпераменту. Он очень уважал американцев за их стиль жизни и технические достижения.

В этот визит немецкому авиаконструктору американцы

предоставили возможность посетить целый ряд авиационных заводов и показывали все. Только завод Боинга в Сиэтле был закрыт для туристов — там строили бомбардировщики для ВВС США. Но сам Билл Боинг на своей машине объехал с Хейнкелем вокруг его завода, рассказывая об организации производства. С нескрываемым удовольствием он сообщил своему немецкому коллеге, что его дедушка был прусским офицером. В это время авиационная индустрия США намного обогнала немецкую. Авиазаводы были небольшие, но они хорошо финансировались. Хейнкель обнаружил также явное превосходство американцев в производстве авиационных моторов.

Морское путешествие Эрнста через Ванкувер и порт Дач острова Аналяска алеутской гряды закончилось в порту Йокохама, южнее Токио. На японской земле их встречали с невероятным радушием. Инженер Йонезава, который приезжал в Варнемюнде, стоял у трапа в окружении морских офицеров. В Токио они гостили у учтивого адмирала Яманиши, возглавлявшего специальную комиссию по внедрению точечного старта самолетов с кораблей.

Контейнеры из Германии уже были в порту Йокохама. Шварцлер и Бюкер успели познакомиться с командой японских механиков высшей квалификации, выделенных для монтажа разгонной платформы на берегу базы гидросамолетов. Японцы решили еще раз проверить работоспособность творения Хейнкеля на твердой земле.

Пока шел монтаж платформы, Эрнста пригласили посетить авиационный завод в Нагойя. Но он не обнаружил там ни одного японского самолета ни в ангарах, ни на летном поле. В стороне одиноко скучали два его старых самолета, проданных в Японию. Зато на отдельной стоянке за главным зданием заводоуправления красовались новейшие самолеты из Германии и США. Все новые японские самолеты, которые они считали большим секретом, перед его визитом были увезены. Эрнста поразило качество станочного оборудования цехов. Тут японцы были впереди немцев. Предметом его особой зависти было щедрое финансирование японских авиазаводов флотом и армией.

На первое в Японии испытание «трюка» Хейнкеля собрались все, кто имел к этому даже отдаленное отношение. Одноместный биплан с двумя большими поплавками Не-26 застыл на тележке у самого края разгонной платформы. Молодой японский пилот, подающий большие надежды, занимает место в кабине. Предварительно разогретый мотор только и ждет, когда его запустят на самую большую мощность. Вот его обороты начали увеличиваться, он уже запел на самой высокой ноте, и тележка с

самолетом тронулась. Все затаили дыхание. Рука Эрнста потянулась к сердцу. Но что это? Самолет сразу отделяется от тележки, сползает в сторону, наклоняется и ударяет поплавком о ферму платформы. Рев мотора заглушил вырвавшийся вопль ужаса зрителей. Но самолет продолжает движение, переворачивается на спину, врезается в воду и разваливается.

Какой-то момент все стояли в оцепенении. Потом сразу более десятка крепких парней кинулись в воду вытаскивать из обломков пилота. Небольшая глубина залива помогла им сразу вытащить бедолагу на берег. Но он сразу встал на ноги, и его лицо выражало железное самообладание, хотя и было залито кровью из раны на лбу.

Эрнст нисколько не сомневался, что причиной аварии была небрежность монтажа самолета на тележке, которую допускала его конструкция стыковых узлов. И если японцы раскроют этот конструктивный недостаток, то он может потерять их доверие и все будущие контракты. И вдруг он почувствовал чью-то дружественную руку на своем плече. Это был личный представитель адмирала Яманиши, он улыбался и спокойно задал только один вопрос: «Сколько времени Вам понадобится, чтобы устранить дефект?» Это было истинное великодушие и шанс реабилитироваться. Эрнст быстро нашел оптимальное решение по доработке узлов и вместе с Шварцлером начертил эскизы новых деталей. Они были изготовлены за пять дней.

Теперь на краю той же разгонной платформы, на той же тележке возвышался второй привезенный из Германии самолет Хейнкеля — двухместный Не-25. Опять были волнения, но первый взлет, а за ним и последующие прошли без сучка без задоринки. Теперь разгонную платформу можно было устанавливать на линкоре «Нагато», который стоял у пирса военно-морской базы Йокосука, южнее порта Йокохама.

Секретные службы Японии пользовались огромным влиянием и не допускали иностранцев на военные объекты. Японцы сами произвели монтаж разгонной платформы на второй носовой орудийной башне линкора, при повороте которой обеспечивался взлет точно против ветра. После долгих обсуждений адмирал Яманиши все же решает, что первый вылет с линкора должен сделать немецкий пилот Бюкер. Таким образом, Эрнсту Хейнкелю и его сотрудникам довелось стать первыми европейцами, которым разрешили ступить на борт японского боевого корабля. Когда их подвезли к причалу с ожидавшим морским катером, то оказалось, что бухта военно-морской базы отсюда не видна. А кормовая часть катера, где их усадили, была со всех сторон завешана брезентом. Катер взял курс в бухту, где стояли военные

корабли, видеть которые иностранцы не должны. Но у трапа гигантского линкора «Нагато», недавно построенного самого большого военного корабля в мире, Эрнст и его спутники поняли, что японцам было что скрывать.

Но тут Хейнкелю устроили адмиральскую встречу — шестьсот членов экипажа линкора в белоснежной униформе выстроились на палубе в парадном строю. Командир линкора Кадима проводил Хейнкеля на капитанский мостик. Отсюда линкор производил еще более внушительное впечатление. Из носовых орудийных башен торчало по два огромных ствола калибра 400 мм. Таких корабельных орудий еще не было во всем мире. На верхней части орудийной башни уже стояла его разгонная платформа с тележкой и двухместным гидросамолетом Не-25. На краю открытой части капитанского мостика укреплена мачта с ветровым конусом на ее вершине. По его отклонению вахтенный офицер может повернуть орудийную башню с разгонной платформой в нужном направлении. Шварцлер и Бюкер уже взобрались на орудийную башню и проверяют узлы крепления самолета к тележке. Все было в порядке, и немецких гостей проводили в их каюты.

Утром на борт линкора поднялся адмирал Яманиши в белоснежной форме, и «Нагато» сразу вышел в открытое море. Эрнст стоит на капитанском мостике рядом с адмиралом Яманиши, смотрит на ветровой конус. Он ведет себя очень беспокойно, то крутится из стороны в сторону, то вытягивается в струнку и тут же опадает. Такой ветер очень опасен для биплана с большой площадью крыльев. Эрнст запаниковал, начал приставать к капитану линкора с вопросами о курсе корабля. Беспокойство конструктора самолета не осталось незамеченным. Адмирал повернулся к Хейнкелю и, улыбаясь, твердо произнес: «Господин Хейнкель, теперь вы вступаете в командование линкором «Нагато» и сами выбираете подходящий момент для взлета самолета».

Эрнст решил ждать. Корабль шел на большой скорости точно против ветра. Волнение моря было небольшим. Бюкер сидел в кабине самолета, Шварцлер ждал у пульта управления. А Эрнст все не решался дать команду на взлет. Наконец ему показалось, что линкор более плавно скользит по ряби воды и ветровой конус перестал дергаться. Тогда он с радостью и отчаянием махнул три раза рукой. Его команду громким голосом через рупор повторил вахтенный офицер. Мотор самолета запустился и начал набирать обороты. Когда он взвыл, Бюкер поднял левую руку, Шварцлер нажал на рычаг и освободил тележку. Секунды, и набранная скорость биплана, увеличенная встречным ветром и ходом

линкора, превысила значение его взлетной скорости, и он оторвался от тележки до ее остановки на краю разгонной платформы. Самолет был в воздухе и уверенно заложил вираж вокруг корабля. Экипаж линкора аплодировал. Бюкер сделал еще два круга, помахал крыльями и улетел на базу гидросамолетов.

Адмирал Яманиши светился от радости. На следующий день немецкий авиаконструктор получил крупную сумму за оба самолета, разгонную платформу и право строить их в Японии. Эрнст с женой Паулой остался погостить еще на три месяца, и везде им оказывали королевский прием.

Партнерские отношения с удивительной Страной восходящего солнца продолжались у Эрнста Хейнкеля много лет. Они взаимно полюбили друг друга. В следующем году Хейнкель построит для японцев летающую лодку He-23 для береговой охраны, которая могла взлетать с земли на сбрасываемой тележке и садилась на воду. Эту машину будет строить по лицензии японская самолетостроительная компания «Айхи» в Нагойя. В 1927 году Хейнкель построит японцам трехместный морской разведчик биплан He-28 с фюзеляжем, сваренным из стальных труб и снабженным большими легкосъемными панелями. Его также будет строить по лицензии компания «Айхи», и он будет служить образцом для ее собственных разработок. Еще через три года — новая разработка — биплан He-56. Этот гидросамолет-разведчик мог использоваться для береговой охраны и катапультироваться с корабля. Компания «Айхи» будет строить его по лицензии с 1933 года с более мощным японским мотором воздушного охлаждения. В 1937 и 1938 годах в Японию продадут два опытных четырехмоторных самолета Хейнкеля — дальний почтовый He-116J и разведчик He-116B.

Во время антракта в оперном театре Вены в 1957 году произойдет очень теплая встреча Эрнста Хейнкеля и японского посла Хиро Фуручи. Они были хорошо знакомы еще с довоенных времен.

Настоящая катапульта

Теперь, после присуждения ученой степени в тридцать семь лет, сотрудники обращались к Эрнсту только со словами «господин доктор». А он явно повысил требовательность к их работоспособности. Стал популярен такой незатейливый анекдот. Святой Петр спустился на Землю и увидел у дороги трех плачущих мужчин. Первый пожаловался, что от него ушла жена. «Иди домой, и она будет там», — сказал Петр. Второй

пожаловался, что у него сгорел дом. «Иди домой, и твой дом будет таким же, как и был», — ответил Петр. «А какое горе у тебя?» — спросил Петр третьего плачущего мужчину. Но тот заплакал еще сильнее и сквозь рыдания произнес: «Я конструктор у Эрнста Хейнкеля в Варнемюнде». После этих слов Петр сник и тихо произнес: «Мой бедный сын, в твоем горе я ничем помочь не могу».

Эрнст Хейнкель уже многие годы находится в мире гидросамолетов, он врос в него. Две стихии — воздух и вода — стали для него местом приложения его конструкторских решений. Какие только формы поплавков он не перепробовал, какие только обводы днища летающих лодок не применял. И теперь он признанный авторитет в военно-морских ведомствах многих стран. Военно-морская тематика все больше увлекала и Эрнста, особенно короткий взлет гидросамолета с борта корабля. Успешно разработанная им система не могла обеспечить взлет тяжелых самолетов. А с годами взлетный вес боевых и гражданских машин только увеличивался, их инерция росла. И разогнать такой самолет до его скорости отрыва на считаных метрах разгонной платформы только тягой его моторов уже было невозможно. Нужна была дополнительная сила, которая бы выбрасывала самолет, как камень из рогатки. Эрнст пришел к выводу — будущее за настоящей катапультой.

Еще в начале века немецкий конструктор фон Парсеваль запускал в воздух модели самолетов с помощью катапульты, движущей силой в которой был вес падающего груза. А за ним и братья Райт использовали этот же принцип для начального разгона их самолета «Флайер II» в 1904 году. Но он весил всего 340 кг и имел мотор в 12 л.с. Разгонная платформа была в форме монорельса. Сзади они установили высокую треногу, и к ее вершине с помощью троса, перекинутого через ролик, подтягивали тяжелую болванку и запирали в этом положении рычажным замком. Трос от болванки через систему роликов опускался вниз по треноге, проходил вперед около монорельса, возвращался через ролик назад и крепился к ползуну, за который цеплялся самолет. Когда все было готово для взлета и оба пропеллера вращались на максимальных оборотах, создавая приличную тягу, самолет удерживался специальным замком-упором. Но вот по команде открывали оба замка, болванка падала, и сила ее веса, изменившая направление через трос и ролики, выкидывала самолет вперед.

Эрнст понимал, что его самолет болванкой не выкинешь. Нужно было найти источник большой силы, прилагаемой к тросу, которая выстрелит тяжелый самолет вперед. Прорисовывались

разные варианты, но все они обладали такими недостатками, которые не позволяли ему запустить что-либо в производство. Это бесило его. Неужели нельзя найти решение? Он уже ни о чем другом не мог думать и терзался своим бессилием.

Утром в его кабинете на заводе в Варнемюнде появился сияющий Шварцлер. На немой вопрос поднятых на него усталых глаз Эрнста он радостно выпалил:

— Господин доктор! Сжатый воздух, сжатый воздух… сжатый воздух!

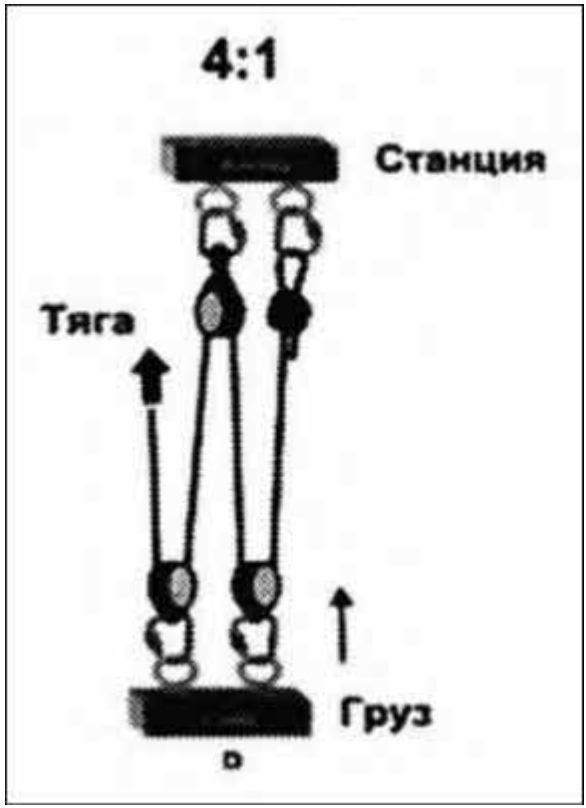
— Какой сжатый воздух? — не понял сначала Эрнст.

— Тележку с самолетом будет тащить пневмоцилиндр, питаемый от баллона со сжатым воздухом!

— Ты гений! — просиял Эрнст, выскочил из-за стола и обнял своего помощника.

Эрнст сразу оценил все преимущества сжатого воздуха. Главное — это его сжимаемость, а следовательно, плавность нагружения. В момент старта экипаж не будет испытывать слишком большую перегрузку. Во-вторых, мобильность. Баллоны со сжатым воздухом можно заготавливать, менять и легко подсоединять к катапульте.

Но был недостаток, который озадачил Хейнкеля, — длина хода пневмоцилиндра. Ее трудно было сделать большой, а она определяла время приложения к самолету выталкивающей силы. У братьев Райт тренога была высокой, и, пока болванка падала вниз, она толкала самолет. Но Эрнст мгновенно сообразил: полиспаст, вернее, обратный полиспаст! Ведь если на конце штока установить два ролика, а у основания пневмоцилиндра еще один и пропустить через них трос, то можно получить простой обратный полиспаст. В нем роль груза будет играть шток. Двигаясь от основания, он будет тащить свободный конец троса и тележку с самолетом. Ход тележки будет в четыре раза больше, чем ход штока. Следовательно, длину пневмоцилиндра можно подобрать так, что он будет тащить самолет по всей длине платформы.



Хейнкель использовал идею простого полиспаста

Да, сила вытягивания будет в четыре раза меньше, чем разовьет пневмоцилиндр, но она будет вполне достаточной.

Все кинулись к чертежным доскам. Отдельные узлы катапульты состыковывались на чертеже ее общего вида. В ходе работы многое менялось. Теперь сопротивление движению тележки стало не настолько важным — силы пневмоцилиндра с лихвой хватало, чтобы его преодолеть. И тележка сменила свои колеса на ползуны и стала санками. Мощный пневмоцилиндр спроектировали как можно более длинным, чтобы обеспечить максимально возможный ход его штока. Разгонная платформа крепилась консольно к поворотному кругу на палубе корабля. В ее основании размещался пневмоцилиндр, шток которого двигался назад и тянул трос, проходящий через носовые ролики платформы к санкам.

Уточнился и процесс старта. Санки и гидроплан удерживались на платформе бомбовым замком, который

открывали по команде, и тогда давление воздуха в цилиндре плавно увеличивалось до максимального, чтобы не создавать большой перегрузки экипажу самолета. Интересное решение нашлось для торможения санок в конце платформы. На последнем метре они пролетали над передним роликом и теперь тянули трос в обратном направлении, сжимали упругий шток пневмоцилиндра и останавливались.

Летающая лодка Хейнкеля Не-15, 1927 год

Первую экспериментальную катапульту К.1 смонтировали на большом плавучем плоту. На нем был установлен и подъемный кран с поворотной стрелой для установки гидросамолета с воды на катапульту. Самолетом для экспериментов служила одномоторная летающая лодка Не-15. Ее бипланная коробка была с обычными стойками и расчалками. Обтекаемую мотогондолу расположили как можно выше на стойках и расчалках между крыльями, чтобы избежать попадания водяных брызг. Обводы корпуса отвечали всем требованиям корабельной науки.

Контракт с Министерством транспорта Германии и Адмиралтейством на настоящую катапульту и летающую лодку для нее был выполнен. Эксперименты начались летом 1928 года и были успешными. Специальные кинокамеры позволяли точно зафиксировать изменение скорости движения санок с самолетом по рельсам платформы катапульты. Набирался бесценный опыт, который потом послужит базой для разработки новых моделей. Хейнкель спешил занять достойное место среди создателей морских самолетных катапульт, которые уже входили в моду.

Через год, 21 июня 1929 года, на Ленинградском гребном канале взлетит летающая лодка LU-1 молодого инженера Вадима

Шаврова, построенная на квартире его друга на втором этаже. Она будет очень похожа на лодку Хейнкеля.

Катапульта для «Бремена»

Перед новым, 1929 годом Хейнкель получает контракт на проектирование и постройку новой катапульты и почтового самолета для немецкого океанского лайнера «Бремен». Этот самый большой и скоростной корабль Германии покинул верфь только полгода тому назад и летом должен отправиться в свой первый круиз в Нью-Йорк. Для придания этому плаванию особой уникальности, владельцы судовой компании решили удивить пассажиров лайнера, а заодно и весь мир, такой услугой. Их письма и почтовые открытки с борта корабля будут доставлены в Нью-Йорк за сутки до его прибытия почтовым самолетом. Наличие на борту океанского лайнера двухместного самолета, который в любое время может взлететь с катапульты, существенно повышало престиж нового немецкого корабля.

Катапульта К.2 уже представляла собой внушительное сооружение весом 24 тонны. Ферма ее платформы длиной 27 метров закреплялась на двойном рельсе поворотного круга, благодаря чему ее можно было повернуть точно против ветра. Огромный пневмоцилиндр имел ход штока более трех метров и под давлением в 85 атмосфер тащил самолет на протяжении 20 метров.

Катапульту решили установить на верхней палубе «Бремена» между двумя его трубами.

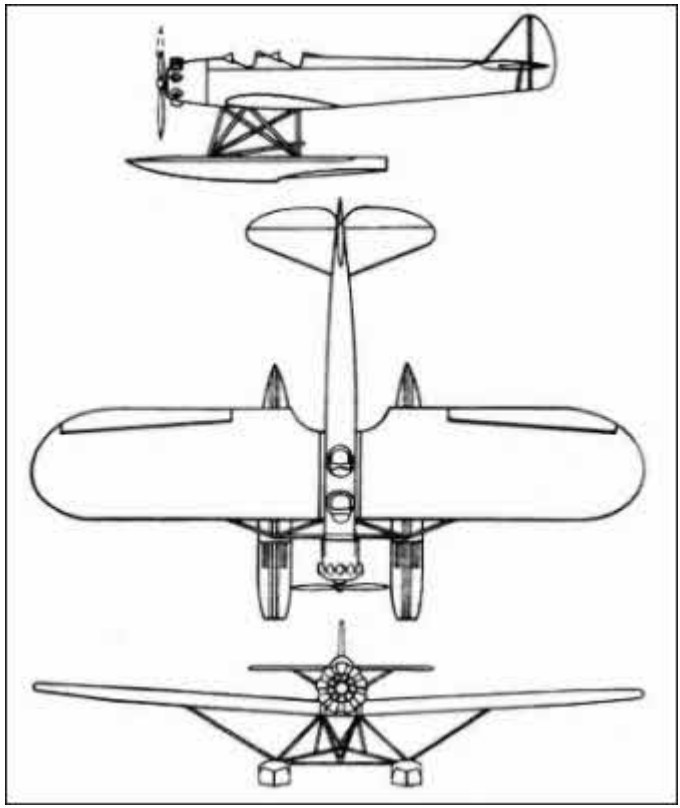
Для почтового самолета Хейнкель выбрал схему моноплана с подкосами, замыкающимися через горизонтальные стяжки поплавков. Мощный и надежный американский мотор Pratt & Whitney «Hornet A» — звезда воздушного охлаждения мощностью 450 л.с. — легко отрывал от воды самолет весом чуть больше двух с половиной тонн. Но при взлете с борта «Бремена» этот мотор только помогал. Основная сила, выбрасывающая самолет с короткой разгонной платформы, таилась в большом пневмоцилиндре.

Времени на отработку систем катапульты и летные испытания нового самолета совсем не было. В конце июня все упаковали и повезли на запад в порт Бремерхафен на Северном море, где стоял «Бремен». До его отплытия в Америку оставалось две недели. Конструкторы Хейнкеля так четко заранее на своих чертежных досках провели увязку с конструкцией корабля, что монтаж катапульты не вызвал особых проблем. К отплытию

«Бремена» она и самолет уже красовались на верхней палубе, придавая океанскому лайнеру еще более значительный вид.

Оставалось десять дней до отплытия, когда на борт «Бремена» поднялись Хейнкель, Шварцлер и их летчик-испытатель Штарке. После осмотра катапульты и самолета было решено завтра произвести испытательный старт. Судовладелец и капитан корабля приветствовали такое решение. Это была отличная реклама. Оповестили прессу, гостей и пассажиров.

К девяти утра взгляды огромного числа людей на корабле и на берегу и многочисленные объективы фотоаппаратов были устремлены в одну точку — белый красавец самолет с государственным регистрационным номером D-1717 на фюзеляже и крыльях приготовился к прыжку в небо. Эрнст опять очень нервничал. Слишком много причин могут привести к аварии или катастрофе. Просто первый вылет любого нового самолета, как проверка на отсутствие явных огрехов, всегда очень волнителен. А тут такой трюк — одновременно должны безотказно работать все системы катапульты и самолета.



Общий вид гидросамолета Не-12 для «Бремена»

Летчик Штарке в кабине, мотор самолета прогрет и работает на малых оборотах, Шварцлер подает сигнал — все в порядке, можно взлетать. И Эрнст дает отмашку. Мотор взвыл и запел на самой высокой ноте, еле слышный хлопок, самолет срывается с места и выстреливается, как из рогатки, в сторону открытого моря. Вот он плавно набирает высоту и под аплодисменты тысяч людей совершает круг над бухтой. Первое испытание катапульты К.2 и самолета Не-12 прошло блестяще. Эрнст был собой доволен. Его все поздравляли и жали руки. А Эрнст поздравил всех членов экипажа катапульты и самолета, особо отметив мужество и стойкость к перегрузкам летчика-испытателя Штарке, жал им руки и объявил, что все получат премию.

Гордость Германии «Бремен» отчалил в точно назначенное время 16 июля, когда его провожали тысячи восторженных людей. В каютах 1-го класса разместились знатные пассажиры компании «Хейнкель»: Эрнст, его заместитель Шварцлер и главный такелажник Хюнемюдер. В салоне за большим столом они встретились со всеми руководителями круиза. Здесь же сидели летчик фон Штудниц и радист Кирхов, которые должны были взлететь с борта «Бремена» с почтой и доставить ее в Нью-Йорк на самолете Хейнкеля.

Морское путешествие протекало отлично. Прошли Английский канал и вышли в Атлантику. Когда Эрнст прогуливался по открытой палубе, ветер пытался сорвать его шляпу. Чувственный Эрнст заметил про себя: «Кажется, «Бремен» плывет слишком быстро, но как бы из последних сил, он весь дрожит». Теперь только Эрнст понял, что его так незаметно раздражало — эта вибрация. Все четыре турбины корабля работали на полную мощность, вращая огромные четырехлопастные винты. Вырвавшись на океанский простор, «Бремен» летел, как будто за ним гнались. По оценке Эрнста, его скорость была не меньше 50 км/ч.

Все прояснилось за ужином. Низкорослый и толстый Шиллер, начальник управления трансокеанских перевозок авиакомпании «Люфтганза», рассказал, что «Бремен» борется за международный приз «Голубая лента», который присуждается самому быстроходному кораблю, пересекшему Атлантический океан. Сегодня «Голубая лента» у английской «Мавритании», но у «Бремена» есть шанс отнять ее.

Эрнсту сразу стало ясно, что, пока «Бремен» гонится за международным призом, ни о каком взлете его самолета не

может быть и речи. Он был искренне убежден, что «Голубая лента» для Германии куда важнее катапультирования почтового самолета с борта корабля в открытом океане. Оставалось ждать.

Под вечер, когда Эрнст с красивой дамой выписывал замысловатые пируэты под звуки бразильского танго, в танцевальный зал вбежал запыхавшийся Шварцлер, который должен был провести полную проверку катапульты. Наклонившись над ухом шефа, он прошептал: «Господин доктор, она не работает. Нет давления воздуха». К явному недовольству партнерши танец пришлось прервать. Эрнст галантно поцеловал ей ручку, усадил в большое мягкое кресло и обещал вернуться.

Сжатый воздух к пневмоцилиндру катапульты подавался по длинному шлангу из машинного отделения, где он подсоединялся к пневмосистеме корабля. Когда монтировали катапульту, то шланг проложили самым коротким путем — через дымовую трубу. Шварцлер сообщил Эрнсту, что связался с главным механиком корабля, тот проверил и утверждает, что в их пневмосистеме давление нормальное. Тогда Шварцлер попросил проверить шланг, и корабельные инженеры сообщили — он в порядке. Ситуация накалялась. Эрнст уже подумал, что кому-то надо сорвать катапультирование самолета в открытом океане. В дело вмешался толстый Шиллер из «Люфтганзы». Он выполнял роль посредника между Хейнкелем и судовладельцем, отстаивая интересы первого. После его переговоров с капитаном корабля и представителем судовладельца он с грустью объявил Хейнкелю, что проверить шланг должны его люди.

Шварцлер решительно настоял на том, что эту работу он должен сделать сам. Облачившись в комбинезон, в сопровождении корабельного инженера он смело шагнул в дымовую трубу и начал спускаться по железной лестнице. Он попал в настоящий ад, но добрался до переходного мостика над паровыми котлами. Он оказался таким горячим, что Шварцлер вернулся за асбестовым костюмом. Уже прошло целых 20 минут, как вдруг стрелка манометра на пульте катапульты ожила и начала показывать нормальное давление воздуха. Когда Шварцлер и корабельный механик вернулись, у них был такой живописный и помятый вид, что на них было смешно и жалко смотреть. Эрнст кинулся к своему любимому заместителю:

— Что же это было?

— Шланг слетел с соединительного штуцера в самом труднодоступном месте.

— А почему он слетел?

— Болт хомута был не затянут.

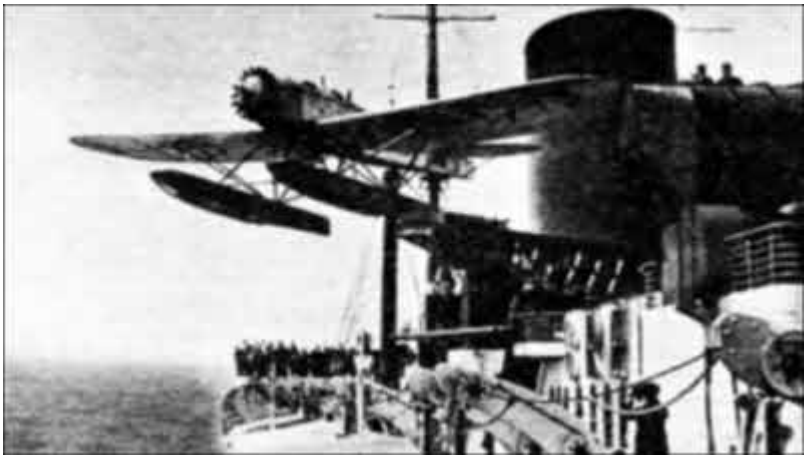
На все дальнейшие многочисленные вопросы Шварцлер уже

не мог дать членораздельный ответ. Но Эрнст был уверен — это запланированная диверсия. Это сделал кто-то из экипажа корабля по чьему-то приказу. Просто открутили болт хомута и отсоединили шланг. Тогда катапультирование самолета задерживается из-за технической неисправности, и можно спокойно продолжать гонку в надежде получить «Голубую ленту». А то, не дай бог, произойдет авария, самолет надо будет спасать из воды, корабль останавливать, и прощай, международный приз.

По мере приближения к Нью-Йорку стало ясно, что «Бремен» заберет «Голубую ленту» у англичан. И катапультирование самолета разрешили. Старт назначили на час дня 22 июля 1929 года, когда лайнер будет в 330 км от Нью-Йорка. Об этом объявили по громкоговорящей сети корабля, и у почтового отделения выстроилась длинная очередь, преимущественно женщин, желающих отправить письмо таким необычным способом. На конверты ставился специальный штемпель с изображением самолета, взлетающего с корабля.

Казалось, все обитатели корабля были на верхней палубе, чтобы увидеть это небывалое зрелище. «Бремен» шел, не снижая скорости. Катапульта плавно и бесшумно развернулась против ветра. Прогретый мотор самолета продолжал работать на холостых оборотах, когда механик уступил место в первой кабине Штудницу, а во вторую залез Кирхоф. Почта уже была загружена. До взлета оставалось несколько минут, когда по громкой связи корабля торжественно объявили, что «Бремен» выиграл «Голубую ленту».

Ровно в час дня по времени Восточного побережья США Шварцлер, стоящий у пульта управления катапультой, потянул за пусковой канатик, и в кабине пилота самолета загорелись две красные лампочки — катапульта готова к старту. Штудниц ответил поднятием левой руки, и мотор взревел. Когда он вышел на максимальные обороты, Шварцлер перевел рычаг в положение «старт» и открыл сжатому воздуху путь в пневмоцилиндр.



Катапультный старт в океане с парохода «Бремен»

Все зрители почувствовали, что палуба слегка качнулась, когда самолет весом более двух с половиной тонн был вышвырнут с борта гигантского «Бремена». «Птица» уже в воздухе и парит над волнами. Затем все увидели удаляющийся к далекому горизонту маленький самолет.

Эрнст с трудом пробирался через возбужденную толпу пассажиров в радиорубку послушать доклады Кирхофа. Полет проходил нормально, и через 45 минут он сообщил, что они над Нью-Йорком. Самолет Хейнкеля покружил над пирсом в Бруклине, куда должен причалить «Бремен», и мягко приводнился посередине бухты. На берегах и пирсах уже собралось много народа. Штудниц подрулил к пирсу, и мешки с почтой были перегружены в специальный грузовичок.

Почтовый самолет Не-12 с новым названием, 1929 год

Когда спустя четыре часа красавец «Бремен» входил в порт Нью-Йорка, все корабли, стоявшие на якорях, приветствовали его хором протяжных гудков. Газеты вышли с экстренным сообщением о первом в истории успешном катапультировании почтового самолета Эрнста Хейнкеля с борта корабля. На торжественном митинге в своей приветственной речи мэр Нью-Йорка, господин Джимми Волкер, объявил о присвоении почтовому самолету Хейнкеля названия «Нью-Йорк».

Именитый самолет уплыл со своим экипажем на «Бремене» в обратный рейс вместе со всей командой катапульты во главе со Шварцлером. На расстоянии 800 км от порта Бремерхафена 1 августа 1929 года он снова катапультировался и после четырех часов полета доставил 18 тысяч писем из Америки на сутки раньше, чем туда приплыл «Бремен». Почтовый самолет «Нью-Йорк» с четкой надписью «ХЕЙНКЕЛЬ» на борту будет летать еще более двух лет, совершит еще 62 катапультных взлета и погибнет 5 октября 1931 года, сорвавшись в штопор, по пути в Нью-Йорк у американского побережья возле города Галифакс.

А Эрнст один путешествовал по Соединенным Штатам еще несколько недель, везде встречая радушный прием. Американцы не вспоминали, что воевали с Германией всего десять лет тому назад, а самолеты, созданные Хейнкелем, принимали участие в боевых действиях.

Дома его ждал новый контракт от Министерства транспорта на катапульту и почтовый самолет для океанского лайнера «Европа». Но радость выгодного контракта не могла перебить чувства глубокой досады от встречи с немецкой действительностью. Он смотрел на свой лучший в Верхней Померании завод, и перед глазами вставали американские авиационные заводы, сравнение с которыми приводило Эрнста в уныние. И дома его ничего не радовало — он был пуст. Еще до поездки в Америку он развелся со своей второй женой, и она уехала с детьми. Эрнст признавался себе, что всегда был жутким индивидуалистом и всегда ставил работу превыше всего. И то, что творилось в Германии, его дико раздражало. Эти нацисты, эти самозванные местные «вожди» вызывали у него глубокое отвращение. А им не нравился его длинный нос. Они даже организовали финансовый бойкот «Еврея Хейнкеля». Но Эрнст объяснял все это простой завистью.

Недавно он ездил на своей машине по делам в Росток. Там вечером на середине пустынной улицы, по которой он ехал,

стояли и о чем-то спорили трое мужчин. Эрнст посигналил, и они отскочили в сторону, но один из них крикнул: «Еще один проклятый еврей!»

Все, что накопилось в душе Эрнста в последнее время, моментально трансформировалось в дикую злобу. Он останавливает машину, вылезает, подходит к этому долговязому и бьет его два раза по голове так, что тот лишается дара речи. Затем Эрнст спокойно садится в машину и уезжает. Когда ему присудили штраф в 400 марок, то он заметил, что будет счастлив заплатить такую сумму за то же самое в будущем. Эрнст продолжал много работать, и любимое дело отвлекало его от грустных мыслей.

Катапульта К.4 отличалась от своей удачной предшественницы на «Бремене» немногими техническими усовершенствованиями. Почтовый самолет для катапультирования с «Европы» Хейнкель сделал немного большим. Не-58 оказался тяжелее своего старшего брата Не-12 на полтонны, но мог перевозить больше писем и посылок. Тот же мотор теперь был закрыт капотом, форму которого рекомендовал американский научный центр НАКА. Самолету присвоили государственный регистрационный номер «D-1919», и на его киле красовалась эмблема авиакомпании «Люфтганза». Свое первое катапультирование с борта «Европы» он совершил 15 сентября 1930 года на удалении от Нью-Йорка более двух с половиной тысяч километров, пролетел это расстояние за 18 часов и опередил корабль на два дня.

Катапультирование самолета с борта парохода благодаря грамотным разработкам компании «Хейнкель» стало обычным делом. Только в 1935 году с немецких океанских лайнеров «Бремен» и «Европа» почтовые самолеты Хейнкеля взлетали двести раз.

Эрнст начал получать заказы на катапульты с самолетами из-за рубежа. Но все просили разработать и построить только один экземпляр катапульты и самолета. Доход от такой работы был небольшим, а время трудное. Поэтому Хейнкель был рад каждому новому заказу.

Заказ из России

В середине дня, в понедельник, секретарша Мария Хюпертц, как всегда, неслышно впорхнула в кабинет Эрнста и тихо сообщила, что в приемной появились два странных посетителя, которые просят их принять.

Они выглядят подозрительно, и скорее всего это «большевики». Для большей безопасности она хотела присутствовать при разговоре. Когда посетители вошли и не представились, опытный в переговорах Хейнкель не испытывал к ним большого доверия. Более пожилой говорил только по-русски, но его юный спутник прилично владел немецким и переводил.

— Я представляю торговую делегацию СССР в Берлине и имею поручение спросить вас, можете ли вы построить катапульту и летающую лодку для нас в самый короткий срок.

— Но какие условия? — спросил недоуменно Эрнст.

— Вы только скажите «да» или «нет». Если «да», то мы пришлем наши технические требования. Затем вы пришлете нам техническое предложение. Если оно нас устроит, мы подпишем контракт.

— Да, — произнес Эрнст твердым голосом после длительной паузы.

Только через два дня, когда из Берлина пришли технические требования русских, Эрнсту стало наконец ясно, что от него хотят получить. Катапульта нужна для боевого корабля Черноморского флота. Данные корабля и даже его тоннаж не сообщались. Длина платформы катапульты — не более 21 метра. Требуемые параметры катапультируемой летающей лодки допускали разные конструкторские решения.

Эрнсту эти требования не показались высокими. Сразу пришло решение за основу конструкции летающей лодки взять Не-15, с которой он проводил испытания своей первой катапульты три года тому назад. Теперь мотор можно поставить мощнее. Пожалуй, «Сименс Юпитер» с его 500 л.с. будет в самый раз. Размах обоих крыльев и их площадь придется увеличить. Но теперь его конструкторы лучше считают детали самолета на прочность, и общий вес лодки можно получить даже немного меньшим. С более мощным двигателем ее скорость несколько возрастет.

Предложение компании «Хейнкель» для русских ушло в Берлин через месяц после их визита. Через неделю они появились снова и на этот раз представились. Пожилой оказался Алкснисом — заместителем командующего авиацией Красной армии. Молодой — его переводчик Соснов. Они привезли контракт на катапульту и опытный образец летающей лодки. Алкснис заметил, что если лодка окажется хорошей, то они закажут большое количество. Эрнста поразил объем контракта. На многочисленных страницах в ошеломляющем количестве разделов и пунктов оговаривалось буквально все — точные даты доставки, приемка готовых агрегатов русскими представителями

на заводе Хейнкеля, штрафы за срыв сроков и отклонение от требуемых параметров и многое другое. Но Эрнст решает, что главное — это получить контракт, а остальное решится по ходу дела. Победила сумма контракта.

Но этот контракт был непростым. Эрнст с русскими никогда не имел никаких дел, а тут «большевики». Нет, тут без господина Тэла не обойтись. И он посылает за своим экономическим консультантом.

Рафаэль Тэл был тем евреем, на которого Эрнст мог полностью положиться. Он уже неоднократно доказал свою выдающуюся способность находить для компании «Хейнкель» самые выгодные условия выполнения многих контрактов. Его родители бежали от погромов с Юга России. Так что уж если кто и знал, как вести дела с русскими, так это был господин Тэл.

Сидя напротив Эрнста, Рафа быстро читал текст контракта и был сосредоточен. Вдруг его лицо озарилось улыбкой, и, как бы про себя, он произнес: «Ага, русская приемка!» И снова углубился в текст. Возвращая контракт Эрнсту, он обнадежил: «Господин доктор, здесь все в порядке. Если русские будут недовольны, я сяду на голодную диету».

Работа над заказом для русских началась. Хейнкелю очень нужны были деньги. После недавней потери дальнего трансатлантического гидросамолета He-6 его счет в банке существенно оскуднел. А всему виной его неуемная жажда во всем преуспеть. Когда летающие лодки Дорнье стали осваивать дальние перелеты над волнами Атлантики, Эрнсту тоже захотелось поучаствовать в этом деле. Он разрабатывает и строит на свои деньги специальный дальний гидросамолет на поплавках He-6 — низкоплан с закрытой кабиной и одним самым мощным двигателем «Паккард» в 800 л.с. Поскольку его дальность должна была быть не менее 5 тысяч км, то объем топливных баков должен был быть достаточно большим, а вес конструкции самолета — минимальным. Поэтому Хейнкель выбирает толстый профиль крыла, но разместить баки в крыле очень сложно. И со всем этим его конструкторы справились блестяще. Взлетный вес уложили в шесть тонн. И производственники все сделали на высшем уровне.

Эрнст решил первый испытательный перелет своего почтового гидроплана через Атлантику не афишировать. Пилот Мерц и радист Бок без всякой помпы перелетели на He-6 в португальский Лиссабон и начали готовиться к перелету на Азорские острова. Почему-то Эрнст очень нервничал и постоянно спрашивал секретаршу, нет ли телеграммы. Они должны были пролететь всего-то чуть больше полутора тысяч километров от Лиссабона, но Эрнста беспокоила посадка на воду. Наконец

телеграмма из городка Хорта на восточном берегу острова Файал: «Все порядке. Сели благополучно». На сердце у Эрнста отлегло. Теперь они заправят полные баки и полетят к американскому острову Ньюфаундленд. Но через три часа секретарша Мария тихо положила на стол новую телеграмму, содержание которой вызвало у Эрнста шок: «При взлете большие волны полностью разрушили гидроплан Не-6 на отдельные части. Экипаж не пострадал». Ему надо было как-то пережить все это, и нужны были новые заказы. Теперь он надеялся на русских.

А они прислали на завод Хейнкеля трех контролеров: бывшего царского морского офицера Тулупова, пилота Ганолича и инженера Шпигельберга, который у них был за комиссара. Уже через неделю на них поступила жалоба. Заместитель по производству Клейнмейер влетел в кабинет к Эрнсту с выпученными глазами:

— Никто не может это выдержать! Они сделают меня сумасшедшим! Эти русские проверяют каждый кусок дерева. Мы должны выбрасывать хорошие детали, если на них даже одно темное пятнышко. Они копаются в кучах мусора, проверяя, действительно ли мы выбросили забракованные детали. Это не может долго продолжаться!

Эрнст пытается его успокоить: «Мы же переживали раньше и более трудные проблемы, переживем и русскую инспекцию». Так оно и получилось. Когда катапульта К.3 весом 18 тонн и летающая лодка Не-55 сухим весом в две тонны были готовы, Шпигельберг со своими помощниками приступил к двухнедельной проверке их работоспособности и испытаниям. Только убедившись в том, что все параметры соответствуют требуемым, он разрешил упаковывать агрегаты обоих изделий Хейнкеля. Вместе с контейнерами завод покинули и русские.

Полтора месяца о судьбе его творений не было ни слуха ни духа. Только потом Хейнкель узнает, что его катапульту установили на линкоре «Парижская коммуна», а через пять лет переустановили на крейсере «Красный Кавказ».

Алкснис опять появился неожиданно и ошарашил Эрнста:

— Летающая лодка очень хорошая. Мы подпишем с вами контракт на изготовление двадцати таких машин.

В таком количестве Хейнкелю уже давно не заказывали строить самолеты. В тяжелые времена экономического кризиса для него это был очень выгодный контракт. И все же он с надеждой спросил Алксниса:

— А контролеры опять вернутся?

— Обязательно! Мы пришлем их еще больше. Больше самолетов — больше контролеров.

Все трое появились с целой свитой помощников и рассыпались по всем производственным участкам завода Хейнкеля. Они проверяли и испытывали буквально все, каждую проволочную растяжку, каждое полотнище обшивочной ткани, каждую заготовку из дерева.

И как ни странно, но Эрнст почувствовал перемену к лучшему в своем производстве. Брака стало меньше, и работа спорилась. Эрнст мог даже пооткровенничать с Марией Хюперт: «Я был уверен, что организовал наше производство на самом высоком уровне, но оказалось, «большевики» делают это еще успешнее».

Неприятности начались, когда русские контролеры начали взвешивать готовые летающие лодки. Насупленные Шпильберг и Тулупов являются в кабинет к Эрнсту и как ужасную новость сообщают о выявлении недопустимого перетяжеления лодки № 1 на два килограмма. Эрнст сначала подумал, что это розыгрыш, но, вглядевшись в их лица, понимает — для них это очень серьезно. Тогда он пытается шутить и объясняет, что мокрая лодка станет на сто килограммов тяжелее, чем сухая, и никто в мире не может построить ее с таким маленьким допуском на вес. Но Тулупов становится еще более агрессивным, достает из портфеля экземпляр контракта и находит нужную страницу:

— Вот здесь черным по белому напечатано! За перетяжеление на один килограмм — штраф. За два килограмма — еще больший штраф. Вы же сами подписали этот контракт.

После пятой лодки с завышенным весом энтузиазм Хейнкеля по поводу русских методов работы заметно поубавился. Решив действовать, он вызывает начальника производства Клейнмейера:

— С этим надо что-то делать. Надо, чтобы превышение веса следующей машины было не больше ста граммов, иначе мы обанкротимся на одних только штрафах.

Через два дня Тулупов радостно сообщает Эрнсту, что шестая машина точно уложилась в заданный вес и штрафа не будет. Эрнст решил, что этот самолет просто «белая ворона». Но когда все последующие лодки демонстрировали абсолютно точный и заданный вес, то Эрнст перепугался и вызвал Клейнмейера. Тот признался, что по требованию русских на весы устанавливается полностью собранная лодка и результат взвешивания передается им в форме автоматически печатаемой карточки. Клейнмейер просто заготовил нужное количество таких карточек с требуемым весом и вручает одну из них Тулупову после очередного взвешивания самолета.

— Чистая работа, не так ли? — спросил Эрнста улыбающийся плут.

— А если это вскроется? — вопросом на вопрос ответил Эрнст.

— Тогда мы погорим, — был беспечный ответ.

— И ты должен будешь принести себя в жертву для компании.

Каждый день Эрнст с тревогой ждал визита разъяренного Тулупова, но одна неделя проходила за другой, а его лицо продолжало сиять от удовольствия. Тулупов принял все двадцать машин. Никаких жалоб не последовало и после начала эксплуатации Не-55 на Черном море, где лодки Хейнкеля переименовали в КР-1 (корабельный разведчик — первый). Вскоре Хейнкель получает контракт еще на двадцать таких же летающих лодок для русских.

Новые катапульты

Морские и наземные катапульты, разгонные платформы и пусковые устройства для беспилотных снарядов оставались темой разработок компании «Хейнкель» еще много лет. В этой тематике ему не было равных, и все обращались к нему.

Когда в начале тридцатых годов немецкая «Люфтганза» осваивала трансатлантические маршруты доставки почты и пассажиров летающими лодками «Дорнье Wal», то потребовалось использование больших кораблей в качестве плавучих баз для дозаправки и технического обслуживания этих лодок в открытом океане. Хейнкель сначала получил заказ разработать и построить катапульту для выкидывания с океанского корабля «Вестфален» заправленной летающей лодки «Дорнье Wal» весом в 14 тонн. К концу года это уникальное сооружение было готово. К этому времени «Люфтганза» выкупила «Вестфален», и его переоборудование под плавучую базу с катапультой завершилось в мае 1933 года.

Два мощных рельса катапульты К.6 длиной почти 42 метра служили основанием для разгона санок, которые весили более полутора тонн. Благодаря полиспасту их ход был в шесть раз большим, чем ход штока мощного пневмоцилиндра длиной более 10 метров. Санки вместе с летающей лодкой разгонялись до скорости 150 км/ч. При этом экипаж и пассажиры испытывали перегрузки до 3,5 g. В этой катапульте Эрнст Хейнкель решился увеличить давление сжатого воздуха в пневмоцилиндре в два раза по сравнению с предыдущими катапультами, доведя его до 160 атмосфер. Но сделать катапульту поворотной уже было слишком тяжело. Теперь во время старта нос корабля должен быть против

ветра.

Летающая лодка «Дорнье Wal» была выполнена по схеме высокоплана. Два мощных двигателя были установлены один за другим в общей мотогондоле над крылом. Они вращали тянущий и толкающий воздушные винты. Лодка садилась на воду возле своей плавучей базы «Вестфален» и подруливала к корме. Привезенную почту быстро перегружали на другую летающую лодку, готовую к катапультированию, и она улетала. Затем подъемным краном корабля прилетевшую лодку водружали на санки катапульты, где ее готовили к новому полету.

Дальности полета летающей лодки «Дорнье Wal» не хватало, чтобы пересечь Атлантический океан между африканским и бразильским побережьями. Поэтому «Вестфален» дрейфовал где-то посередине океана. Катапульта прекрасно работала даже при качке корабля на пятиметровых волнах.

«Люфтганза» покупает и переоборудует под свою плавучую базу еще один корабль, которому дали название «Швабенленд». Хейнкель устанавливает на нем почти такую же катапульту К.7 для лодки Дорнье. А затем в 1936–1937 годах аналогичные катапульты К.9 и К. 10 были установлены и эксплуатировались на кораблях «Остмарк» и «Фризенленд». Это направление деятельности Хейнкеля способствовало зарождению и развитию регулярных трансатлантических воздушных перевозок.

Заказ поступил неожиданно и из маленькой страны, флот которой насчитывал всего семь боевых кораблей. Катапульту Хейнкеля захотело установить командование Королевского флота Нидерландов на корме своего новейшего флагмана — легкого крейсера De Ruyter. Этот однотрубный красавец длиной 170 метров развивал скорость почти 60 км/ч и был одним из лучших боевых кораблей в Европе. На такую интересную работу Эрнст никак не рассчитывал и очень обрадовался, когда члены делегации моряков из Нидерландов наперебой объяснили ему суть задания. Но был один огорчительный для него пункт в их требованиях. Они не хотели использовать на крейсере самолеты его конструкции, а предпочли иметь на нем два «Фоккера С-11W». Этот двухместный изящный биплан на поплавках с мотором воздушного охлаждения был вооружен двумя пулеметами, развивал скорость около 300 км/ч и весил более двух с половиной тонн.

Эрнст мягко намекнул, что мог бы вместе с катапультой разработать для них и самолет с лучшими характеристиками, чем у Фоккера, но заказчики стояли на своем. Пришлось согласиться делать катапульту для самолетов конкурента.

Вес катапультируемого самолета небольшой, требуемая

скорость выброса только 105 км/ч, тоже невысокая. Пожалуй, можно обойтись короткой катапультой с легкими санками и простым полиспастом с отношением хода штока к длине разгона 1:4. Так он и сделал. Испытания катапульты К.8 показали отличные результаты. Заказчики были довольны, и компания «Хейнкель» установила катапульту с поворотным кругом на их крейсере De Ruyter, названном так в честь адмирала Мишеля де Руйтера. Катапульту установили на возвышении в средней части корабля, сразу за большой дымовой трубой. В походном положении один самолет находился на санках катапульты и крепился в передней части разгонной платформы носом вперед. Второй самолет располагался в передней части задней артиллерийской надстройки, и его легко можно было передвинуть на платформу катапульты.

Судьба этого боевого корабля оказалась героической. Вторая мировая война застигнет его в далекой нидерландской колонии — Восточной Индии, которая после войны стала называться Индонезией, на военно-морской базе Сурабая на острове Ява. Тут крейсер с двумя своими боевыми самолетами, взлетавшими с катапульты Хейнкеля, примет участие в ожесточенных сражениях с наступающими японцами. В качестве флагмана группировки военных кораблей союзников, состоящей из одиннадцати крейсеров и эсминцев США и Нидерландов, 4 февраля 1942 года он отразит воздушное нападение 60 японских самолетов и получит только незначительное повреждение. В этом сражении конструкторский талант Эрнста Хейнкеля помогал обеим сторонам — его катапульта работала на нидерландском крейсере, и японские самолеты имели множество его технических решений, заимствованных из проданных им в Японию самолетов.

Три недели спустя в ночном бою с японской эскадрой крейсер De Ruyter получит японскую торпеду с боевой частью весом в полтонны. Через три часа он уйдет на дно вместе с 350 моряками, включая капитана крейсера и адмирала — командующего объединенной группировкой кораблей союзников. Катапульта Хейнкеля К.8 покоится на дне Явского моря вместе с останками нидерландского крейсера.

Самую мощную катапульту К. 11 Хейнкель сконструировал в 1937 году по заказу для линкора «Бисмарк». Тогда она должна была выбрасывать трехмоторную патрульную и спасательную летающую лодку Дорнье Do-24 со взлетным весом почти 18 тонн. Длина катапульты получилась около 42 метров, а ее пневмоцилиндр работал при давлении воздуха 150 атмосфер и имел длину более 16 метров. Потом от громоздкой лодки отказались и на всех линкорах и крейсерах Германии

использовали катапультируемый одномоторный моноплан Арадо AM96A-4. Их хранили в закрытых ангарах на кораблях.

И в это же время приятная неожиданность — новый заказ из СССР на две катапульты для самолета весом две с половиной тонны и со скоростью его выброса 125 км/ч. Уже два года русские пытаются разработать свою конструкцию катапульты для новой серии легких крейсеров. Но, несмотря на привлечение значительных конструкторских сил в лице НИИ военного кораблестроения, ЦКБ-19, судостроительных заводов Ленинграда и Николаева, ничего не получается. Поэтому для головных крейсеров «Киров» и «Ворошилов» за катапультами им опять пришлось обратиться к Хейнкелю.

Компания «Хейнкель» проектирует К. 12 — почти с такими же параметрами, какие были у К.3, построенной для русских семь лет тому назад. Но ее длина на три метра больше. Выше скорость выброса, а следовательно, и более высокая перегрузка.

Но русские ставят условие: испытания и приемка катапульт только у них в Николаеве. Они не могли привезти в Германию для испытаний свой давно устаревший, но для них «секретный» корабельный разведчик Бериева КОР-1. Эрнст возмутился: «Это уже слишком. Мы испытаем в их присутствии катапульту с таким же по весу немецким самолетом». Эрнст отбивался, как мог, русские не уступали и грозились расторгнуть контракт. Эрнст вспомнил, что за две эти катапульты он получит 400 тысяч марок, и согласился испытывать и сдавать их в России.

В апреле 1939 года его катапульты привезли в город Николаев, где находился большой судостроительный завод, строивший крейсеры. И тут русские спохватились, что гарантия на эксплуатацию катапульт, которая была оговорена в контракте, заканчивается через полгода. А они явно не успевали их поэксплуатировать на кораблях. Ходоки явились к Эрнсту с просьбой продлить гарантию до февраля 1940 года. Эрнст согласился.

Как это всегда делал Хейнкель с новыми катапультами у себя в Варнемюнде, первую К. 12 в Николаеве русские установили на плавучем стенде, роль которого выполняла старая баржа. На санки катапульты сначала устанавливали специальную болванку, имитирующую самолет КОР-1, и швыряли ее в воду. После одиннадцати успешных выбросов болванки на катапульту установили КОР-1. Он легко взлетел, демонстрируя безукоризненную работу немецких конструкторов. Еще десять катапультных стартов разведчика окончательно убедили всех, что катапульта удалась.

Вторую катапульту Хейнкеля К. 12 в это время смонтировали

на крейсере «Ворошилов», который достраивался у стенки николаевского судостроительного завода № 198. Когда «Ворошилов» в апреле 1940 года вышел на ходовые госиспытания в Черное море, катапультные старты самолета-разведчика можно было проводить в различных режимах хода корабля, скорости ветра и волнения моря. Во всех случаях катапульта Хейнкеля работала отлично.

Потом немецкая катапульта К. 12 переехала на Балтийское море, где ее установили на крейсере «Киров». Началась зима, и тут выяснилось, что в требованиях к катапульте, указанных в контракте, русские забыли оговорить условия ее работы при морозе. Поэтому им самим пришлось ее утеплять, и она работала безукоризненно. Тем временем на линкоре «Парижская коммуна» появилась советская катапульта Н-1, построенная в Николаеве совместно с НИИ-45. А на крейсерах — более легкая ЗК-1, разработки ЦКБ-19, и построенная в Ленинграде на Кировском заводе. Но военные летчики-испытатели единогласно ратовали за немецкую катапульту.

Эрнст Хейнкель опять принял ходоков из Москвы. На сей раз речь шла о лицензии на производство катапульты К. 12 в СССР. Контракт общей стоимостью около миллиона марок был уже почти согласован, когда неожиданно русские прервали переговоры. Оказалось, что советская промышленность не может освоить изготовление баллонов сжатого воздуха диаметром 600 мм на давление 80 атмосфер и таких высокопрочных тросов, какие использовал Хейнкель. Русские решили эксплуатировать свои, менее совершенные катапульты.

Во время Великой Отечественной войны корабельные самолеты-разведчики ни разу не использовались по своему прямому назначению. Оказалось, что кораблям флотов Красной армии катапульты были просто не нужны.

Глава 6

ПОГОНЯ ЗА СКОРОСТЬЮ

Кубок Шнайдера

Венеция в сентябре прекрасна. Но не ее неповторимый аромат и шарм водяных улочек привлекли Эрнста Хейнкеля в этот старинный город Северной Италии. Здесь, к востоку от Венеции, на прибрежной косе Адриатического моря, расположился уютный городок Ли-до, который был избран местом проведения самого важного авиационного события 1927 года — международных гонок самых быстрых самолетов за приз Шнайдера.

Богатый промышленник и финансист Жак Шнайдер был из семьи оружейников. Он учился на горного инженера, но, увидев полеты Вилбура Райта на своем самолете над Францией в 1908 году, «заболел» авиацией и воздухоплаванием. Его увлечение автомобильными гонками закончилось аварией на трассе Монте-Карло. Полученные повреждения не позволили ему больше летать, и он занялся организацией авиационных соревнований. На банкете в 1912 году он презентовал уникальную скульптуру в качестве переходящего приза своего имени за победу в ежегодных соревнованиях гидросамолетов на максимальную скорость. В то время считали, что скоростные самолеты не могут совершить посадку на коротком поле аэродрома, поэтому все они взлетали и садились на водную поверхность.

Красивая мраморная статуэтка летящего голого человека с крыльями стрекозы на спине, опирающегося на гребень морской волны на массивном бронзовом постаменте, стала со временем желанным международным призом, за который дрались авиаторы и правительства развитых стран.

В предыдущих гонках приз Шнайдера буквально вырвал у американцев итальянец Марио Бернарди, показав скорость почти 400 км/ч на красном самолете с двигателем «Фиат» мощностью 800 л.с. Поэтому нынешние гонки организует Италия. Муссолини и государственный секретарь авиации Бальбо постарались нажить на этом политический капитал и сделали все, чтобы выиграли итальянцы. Тем более что американцы, лишенные поддержки

своего правительства, и французы не успели подготовить свои машины. Соперниками итальянцев практически остались одни англичане. В порту было пришвартовано несколько английских судов. Они привезли внушительную команду с тремя новенькими гоночными самолетами, которые охраняли с особой тщательностью. Правительство Великобритании напрямую связывало престиж своей страны с победой в этих соревнованиях.

Эрнст не спеша прогуливался по центральной площади Венеции, задирал голову, пытаясь рассмотреть верхнюю часть башни Святого Марка. Вдруг он услышал немецкую речь, оглянулся… Ба! Да это сам Клаудио Дорнье, его конкурент и известный немецкий авиаконструктор. После взаимных приветствий Дорнье заметил: «Если бы мы имели хоть один из моторов, как эти, мы были бы уже здесь. Но, судя по тому пути, которым идет наше моторостроение, мы никогда не получим приличный мотор». Тогда Эрнст еще не осознал, насколько прав был его конкурент.

Открытие соревнований состоялось 26 сентября, и Венеция пришла в сильное возбуждение. В этот день Эрнст впервые увидел английские гоночные машины, готовые к гонкам, — два моноплана и биплан. Они были потрясающе аэродинамически чисты и красивы.

Это были самолеты из будущего, такие он видел впервые в своей жизни, и что-то екнуло внутри. Ему страстно захотелось самому построить такой самолет, а может быть, еще лучший, самый скоростной в мире.

Ему очень хотелось узнать, кто же конструктор этих английских самолетов. Оказалось, что моноплан компании «Супермарин» разработал какой-то Митчелл и установил на нем новый английский мотор «Напир». Ждать оставалось недолго — гонки начались.

Итальянцы проиграли, Марио Бернарди рыдал. А победителем стал самолет Митчелла, показавший скорость 450 км/ч. Впечатлительный Хейнкель теперь «заболел» скоростью. На праздничных приемах у итальянцев, которые серьезно подготовили обширную программу торжеств в полной уверенности в своей неминуемой победе, Эрнст был представлен главному авиатору страны Итало Бальбо. Но он все время думал о скоростном самолете. Даже ночью мысленно представлял себе варианты аэродинамических решений, которые позволят ему обогнать Митчелла с двигателем меньшей мощности.

Первое — избавиться от толстых поплавков, сделать самолет сухопутным с приемлемой скоростью на посадке.

Второе — гладкая обшивка. Для крыльев — это трехслойная

фанера, а для фюзеляжа — гладкие листы дюраля.

Теперь в его сердце надолго поселилась мечта, которая звала его к новым достижениям и победам человека над стихией воздуха. Как и за счет чего он может обеспечить движение в воздухе рукотворной машины с большей скоростью — стало его идеей фикс.

Наверное, знаменитый автопромышленник Фриц фон Опель чувствовал, что авиаконструктор Хейнкель «заболел» скоростью, потому что пригласил его на испытания своего ракетного автомобиля. Это событие было обставлено со всей помпой как начало новой вехи в истории техники, приглашены журналисты, политики и ученые.

Эрнст стоял в толпе приглашенных у начала скоростной дороги в Берлине 23 мая 1928 года и с интересом разглядывал новый гоночный автомобиль Опеля, который не имел мотора. Задняя часть сигарообразного кузова обрывалась вертикальным днищем с двадцатью четырьмя отверстиями сопел ракетных пороховых двигателей. Пилот автомобиля должен был включать их поочередно, чтобы продлить время скоростной езды. За передними колесами по бокам корпуса сигары крепились небольшие крылышки с отрицательным углом атаки, чтобы прижимать нос автомобиля к дороге на большой скорости.

Известный ученый и конструктор, импозантный мужчина и прекрасный оратор, доктор Шютте начинает вступительную речь. Он сообщает приглашенным, что они через несколько минут станут свидетелями исторического события, которое откроет человечеству новые горизонты. Через десять лет мы полетим на Луну с помощью ракетных двигателей, а потом и к звездам!

Сам Фриц фон Опель садится за руль гоночного автомобиля. Эрнст понимал всю степень риска этого эксперимента. Каждая из двадцати четырех ракет была начинена большим количеством пороха и развивала огромную тягу. А что, если произойдет сбой в их запуске и они начнут гореть одновременно? Или произойдет банальный пожар и они взорвутся? Эрнст чувствовал, что Опель сейчас рискует жизнью. Как будто переживая те же чувства, Опель привстал в кабине и медленно оглядел всех присутствующих, как бы прощаясь. Затем он сел, пристегнул ремни и… Грохот и пламя вырвались одновременно и заставили Эрнста невольно отшатнуться. Мчащийся автомобиль оставлял за собой длинный след дыма. Эрнст поймал автомобиль в свой морской бинокль. О боже, что это? Передняя часть сигары, несмотря на прижимающие крылья, отрывается от бетона дороги. Машину начинает заносить. Передние колеса то отрываются, то катятся по дороге; кажется, что машина сейчас перевернется или снесет боковые ограждения.

Эрнст уже приготовился увидеть страшную картину, но вдруг грохот исчез, и дымный след стал опадать и рассеиваться. В бинокль было видно, что передние колеса снова катятся по дороге и машина явно управляема. Вздох облегчения вырывается у Эрнста из груди, и несколько минут спустя он уже видит, как бледный, но живой Фриц Опель вылезает из своего детища. Спидометр на автомобиле показывал, что его максимальная скорость только что была 230 км/ч.

Так весной 1928 года Эрнст Хейнкель получил наглядный урок исключительных возможностей ракетных двигателей. Этот урок он усвоил очень хорошо. Через восемь лет Хейнкель станет первым в мире авиаконструктором ракетного истребителя.

Антони Фоккер

Курорт Санкт-Мориц в горах Восточной Швейцарии пользовался доброй славой у интеллигентных людей. Расположенный на западном берегу живописного горного озера, окруженный хвойными лесами на пологих склонах, он охранялся с юга высочайшей горной вершиной этой местности. Зимние Олимпийские игры 1928 года, проходившие здесь, еще более подняли его престиж.

Эрнст Хейнкель приехал сюда отдохнуть зимним вечером через год после суматохи этих игр и был поражен красотой и тишиной. Огромный диск круглой луны на фоне темно-синего безоблачного неба уже собирался скрыться за склоном высокой горы, но сейчас он был как раз на ее кромке, и казалось, что он катится по склону вниз, озаряя своим золотым светом таинственно синие просторы гор. Здесь Эрнсту было хорошо, и он мог спокойно обдумать стратегию перехода к созданию нового поколения скоростных цельнометаллических самолетов. Риск погрязнуть в непомерных затратах на дорогостоящее производственное оборудование был очень велик. Помощи ни от кого он не ждал. А экономический кризис кардинально ухудшал ситуацию.

Любимым способом обдумать варианты оптимального решения здесь, на отдыхе, для Эрнста были прогулки по краю заснеженных дорог тихого городка. Прозрачный морозный воздух и горные пейзажи умиротворяли и позволяли спокойно моделировать будущую ситуацию. Он думал о своем, когда пришлось обходить застрявший дорогой автомобиль. Водитель копался в моторе. Эрнст спросил, не нужна ли его помощь. Когда водитель выпрямился и повернулся, Эрнст воскликнул: «Фоккер,

это ты!»

Да, это был он, Антони Фоккер. За те пятнадцать лет, как Эрнст видел его в последний раз, знаменитый пилот, а ныне еще более знаменитый и удачливый авиаконструктор пополнел и полысел, но оставался тем же долгоносым парнем с постоянно ищущими быстрыми глазами. «Хейнкель! — радостно вскрикнул Фоккер и развел испачканные моторным маслом руки, пытаясь обнять Эрнста. — Ты должен завтра навестить меня. Тут наверху я прикупил виллу. Приходи. А ты женат или развелся?»

Последняя фраза привела Эрнста в замешательство, он помнил многочисленные романы бесшабашного пилота Фоккера и его кредо — не связывать себя женщиной. Помедлив, Эрнст неожиданно для себя произнес:

— Разведен.

— Это прекрасно! — заключил Фоккер, видимо рассчитывая на холостяцкую пирушку.

Завтра в гостях у Фоккера в прекрасном большом дачном доме Эрнст узнает, что вторая жена его друга, американка, в феврале этого года после двух лет их брака выбросилась из окна высотной гостиницы.

А Фоккер за эти пятнадцать лет сделал головокружительную карьеру и заработал десятки миллионов. Его истребителями во время Первой мировой войны гордились немецкие летчики. Изобретенный им синхронизатор темпа стрельбы пулемета через диск воздушного винта позволил его истребителям побеждать англичан и французов. Его компания построила для немецких летчиков более семисот машин и хорошо заработала. После войны, в 1919 году, Фоккеру удалось контрабандой вывезти из побежденной Германии в родную Голландию почти все оборудование своих авиационных заводов и сотни недостроенных и полностью собранных самолетов и двигателей. Наличные деньги он вложил в шикарную океанскую яхту, покинул на ней немецкий порт, якобы для спортивного заезда, и уплыл в Голландию без оформления соответствующих документов.

Фоккера оповестили, что против него серьезные обвинения выдвинули четыре страны: Германия, Франция, Бельгия и Голландия. Одни ему вменяли в вину спекуляции на военных заказах, другие — прогерманскую деятельность. Наверное, он был не хуже других промышленников, так что ему как-то удалось урегулировать все эти проблемы. Он открывает в Голландии свой авиационный завод, а затем в США еще три. Его военные и гражданские самолеты летают по всему миру. Когда три года тому назад Тони Фоккер ставит на свой пассажирский самолет F.VII вместо одного мощного мотора три более легких, он еще не

знает, что является автором и родоначальником новой эффективной схемы. Форд и Юнкерс последуют его примеру для своих пассажирских самолетов. Свободнонесущие высокопланы Фоккера совершили целый ряд выдающихся перелетов, пересекали Атлантику, побывали на Северном полюсе и облетели земной шар.

Особняк Фоккера в Санкт-Морице выделялся своей красотой и удобствами. Дом всегда был полон гостей.

Но хозяин частенько их бросал и на короткое время улетал в Голландию или надолго уплывал в Америку. Теперь у Фоккера было многочисленное конструкторское бюро, где проводились серьезные экспериментальные исследования и сложные расчеты параметров полета и прочности его будущих самолетов. А сам он обожал работать в постели, разжевывая очередную конфету. Эрнст был на два года старше Тони и очень уважал своего конкурента за творческую фантазию и потрясающую интуицию в выборе правильного конструкторского решения.

Сейчас сорокалетний Тони Фоккер был на вершине успеха и полон энергии. Он и представить себе не мог, что жить ему осталось всего десять лет. На правах хозяина дома он даже опекал Эрнста и однажды на прогулке спросил:

— Тебе нужны контракты?

— Нет, я не жалуюсь на их отсутствие, но всегда рад взяться за интересный проект, — улыбаясь произносит Эрнст.

— Я подарю тебе новую идею! Уже год, как я стараюсь в Америке спроектировать большую цельнометаллическую пассажирскую лодку-амфибию для перевозок вдоль побережья, но у моих конструкторов ничего не получается — все варианты оказываются слишком тяжелыми. Может, ты возьмешься за этот проект, завоюешь американский рынок, а там и Европа?

Все, что Эрнст вынес из этой беседы с Фоккером: конструкция самолета из металла получается слишком тяжелой. Ее лишний вес съедает полезную нагрузку, самолет может поднять только себя без пассажиров и без достаточного запаса топлива. Но мысль о самолете из металла уже сверлит его постоянно после увиденного на скоростных гонках в Венеции. А ведь Юнкерс сумел сделать свой Ju 13 рентабельным. Неужели это действительно шанс овладеть технологией конструирования легких деталей самолета из металла? Тогда откроется перспектива вернуть все затраты на исследования и разработки за счет продажи серийно выпускаемых машин. Пожалуй, можно сказать Фоккеру спасибо, идея сформировалась.

Первая дюралевая амфибия Хейнкеля Не-57 «Цапля»

Эрнст возвращается домой и сразу начинает изучать американские требования к летающим лодкам. Он нанимает на работу американских инженеров с опытом постройки таких лодок. Работа над новым самолетом из металла захватила весь его коллектив. Но где взять столько дюраля? Как научить столяров медницким навыкам? Как самим научиться конструировать прочные и жесткие детали из листа алюминия? Пришлось всеми доступными путями осваивать опыт других авиационных конструкторов. Юнкерс в этом деле преуспел больше всех. Но и Фоккер помог — не скрывал ничего из своего печального опыта. Даже прислал американский мотор Пратт-Уитни для первой лодки. И Эрнст во всем следовал советам Фоккера. Даже схему он выбрал, как у Фоккера, — высокоплан с одним подкосом.

Мотор воздушного охлаждения расположил в обтекаемой гондоле над крылом, подальше от водяных брызг. Фюзеляж в форме лодки с реданом имел полностью закрытую кабину для двух пилотов и четырех пассажиров. Дюралевые шпангоуты и продольные лонжероны обшивались гладкими листами дюраля на заклепках. Крыло тоже было из дюраля, только элероны обшивались тканью, пропитанной лаком. Горизонтальное оперение с нижним подкосом отнесено подальше от воды и крепится в середине киля. Когда лодка-амфибия съезжала с берега в воду и готовилась к взлету, колеса шасси приподнимались и не создавали сопротивления при движении по воде.

Эрнст, помня печальный опыт Фоккера, боролся с

перетяжелением деталей и узлов из дюраля самым суровым образом. Но сделать ее легче двух с половиной тонн никак не удавалось. С двумя пассажирами и двумя пилотами она еще взлетала с воды, а с тремя пассажирами уже не хотела. Эрнсту было очень больно сознавать, что он наступил на те же грабли, что и его друг Фоккер. С такой «Цаплей» американский рынок не завоюешь, тем более европейский. Когда немецкая школа гражданских летчиков согласилась купить этот единственный летный образец амфибии, Эрнст почувствовал себя счастливым человеком. Конечно, продажа не окупила и доли его затрат. Но без приобретенного опыта конструирования из металла о скоростном самолете нечего было и думать. Так что нет худа без добра, и за это худо он зла на Фоккера не держал.

Антони Фоккер уйдет из жизни в 1939 году из-за послеоперационной инфекции в госпитале Нью-Йорка, когда ему не будет и пятидесяти.

Молодое пополнение

Снежным февральским утром 1930 года у себя в кабинете Эрнст Хейнкель перелистывает свежие авиационные журналы, которые только что положила ему на стол мадемуазель Хуперц. В голове у Эрнста всегда крутился скоростной самолет, погоня за скоростью доминировала над всем. И вдруг он увидел фотографию маленького спортивного одномоторного низкоплана, обводы которого привлекли его внимание своим изяществом. Пробежав текст к фотографии, он был поражен, что этот самолет с мотором всего в 60 л.с. развивает скорость 250 км/ч. И назывался он игриво — «Шумный ветер». В названии Эрнст уловил молодой задор, а в облике машины — талант ее конструктора. Строителем числилась неизвестная ему компания «Баумер Аэро» в Гамбурге. Эрнст попросил свою секретаршу Хуперц навести справки об этой компании и ее конструкторах.

То, что он узнал, было удивительно. Оказалось, что в этой маленькой компании заправляют тридцатилетние братья-близнецы Зигфрид и Вальтер Гюнтеры. Уже в шестнадцать лет они разработали свою теорию воздушного винта, успели послужить в немецкой армии и попасть в плен к англичанам. В 1922 году поступили в Технологический институт Ганновера и получили инженерное образование по специальности «Проектирование самолета и аэродинамика». Еще в институте Зигфрид возглавил группу студентов, и они спроектировали и в конце 1923 года построили планер «Ганновер-6» (H-6), который

успешно летал на горе Вассеркуппе. Там эти полеты увидел бывший военный летчик Пауль Баумер и пригласил всю группу выпускников института на работу в свою компанию «Баумер Аэро». Сначала он предложил им установить на их планер небольшой мотор. Мотопланер «Красная птица» неплохо летал. Зигфрид публикует новые концепции скоростного самолета в журнале «Авиационный спорт». К соревнованиям 1925 года компания «Баумер Аэро» с участием братьев Гюнтер построила аэродинамически чистый «Шумный ветер». В ноябре 1926 года Зигфрид защитил дипломный проект с оценкой «хорошо». Потом были другие спортивные машины. Два года назад Пауль Баумер погиб на одной из них. Эрнсту стало ясно, что лидером молодых конструкторов является Зигфрид. Эрнст захотел поговорить с ним.

Прошло время, и в кабинете Хейнкеля появляется высокий полноватый молодой человек с умным, но очень серьезным и напряженным лицом. Одежда Зигфрида сразу напомнила Эрнсту его собственные студенческие годы — жесткий пристегнутый воротничок и манишка, жилетка застегнута на все пуговицы, накрахмаленные манжеты торчат из рукавов пиджака. Пенсне на переносице дополняло облик молодого интеллигента, скорее похожего на священника или школьного учителя, но уж никак не на авиаконструктора скоростных самолетов.

Они понравились друг другу, и условия Хейнкеля вполне удовлетворили амбиции Зигфрида. Через полгода приехал и его брат Вальтер. Они сразу включились в работу под руководством Ганса Реглина над проектами библанов Не-49 и Не-51. Компания «Эрнст Хейнкель» не скупилась при переманивании хороших работников. Когда в конце сентября у Мессершмитта разразился скандал с перерасходом средств на разработку новых самолетов, то через две недели их финансовый директор Фриц Хилле был принят на работу к Хейнкелю в Варнемюнде.

Ошеломляющая новость — Гинденбург впервые удостоил Гитлера личной встречи. После победы нацистов на прошлогодних выборах в рейхстаг, когда они собрали почти 6,5 миллиона голосов и создали вторую по численности (после СДПГ) фракцию, значительно укрепились позиции крупных монополистов Тиссена, Кирддорфа, Флика, поддерживавших их притязания на власть. Сторонниками нацистов стали и те круги монополистического капитала, которые ранее скептически оценивали способность Гитлера противостоять коммунистам. Эрнст Хейнкель с удивлением узнает, что количество членов нацистской партии и немцев, записавшихся в отряды СА, неимоверно возрастает. Ненавидеть евреев стало модным.

В том, что эти низменные расистские идеи нацистов пустили глубокие корни среди простых немцев, Эрнст убедился на прошлой неделе. У него гостил известный шведский военный летчик, и Эрнст пригласил его вечером посидеть в местном баре. Они сели на высокие табуретки у стойки, и Эрнст заказал два коктейля. Высокий бармен атлетического телосложения внимательно разглядывает Эрнста и с вызовом заявляет: «Евреев я не обслуживаю!»

Эрнст снимает свои очки и… запускает их в лицо бармена. Затем он сметает со стойки все стоявшие там бутылки и бокалы. Бармен с побелевшим лицом скрывается внизу за стойкой и вопит о помощи до тех пор, пока Хейнкель и его шведский гость не покинули бар. На улице швед улыбаясь спросил:

— Он что, сумасшедший?

— Слишком много таких сумасшедших сегодня, — с досадой признался Эрнст.

С этим барменом увидеться больше Эрнсту не довелось. Но его травля местными нацистами и их сторонниками продолжалась. Газета «Фолькише» регулярно печатала клеветнические заметки, направленные против него. А главный редактор газеты публично заявлял, что не успокоится, пока этот еврей Хейнкель не уедет из Варнемюнде и Западной Померании. Убедившись, что большинство местных адвокатов симпатизируют нацистам, Эрнст для суда против газеты нанял адвокатов-евреев. Но и это не помогло. Судебный процесс тянулся бесконечно.

Большие политические баталии происходили где-то далеко. Решался вопрос, какой будет Германия — коммунистической или нацистской. А Эрнста Хейнкеля занимали каждодневные заботы о своем бизнесе, разработка новых самолетов, выполнение заказов и организация работы.

В начале 30-х годов все авиаконструкторы осознали, что увеличение скорости упирается в аэродинамическое несовершенство формы самолетов. Стали нужны тщательные продувки моделей в аэродинамических трубах. Общегерманский Аэродинамический исследовательский институт в Геттингене снабжал общими сведениями, но каждый авиаконструктор тщательно скрывал найденные им решения и свои модели предпочитал исследовать в своих аэродинамических трубах.

Вальтеру Гюнтеру пришлось засесть за проектирование аэродинамических труб для компании Хейнкеля. Сначала одной, а потом другой — высокоскоростной. В них он начал исследования устойчивости самолетов разных схем, обтекаемости шасси, профилей крыла с предкрылками и закрылками, оптимальной формы фюзеляжей летающих лодок.

Зигфриду Гюнтеру пришлось отправиться в командировку в США. Эрнста Хейнкеля очень заинтриговали сообщения из Геттингена об успехах американцев в создании скоростных почтовых самолетов с убирающимся шасси, и Зигфрид получил задание выведать все, что удастся. В конце лета 1931 года он вернулся подтянутым и сияющим. Да, все технические детали, позволившие американцам увеличить скорость почтовых самолетов, не устанавливая более мощные и тяжелые моторы, он выяснил. Но главное — он был потрясен образом жизни американцев. «Мы обязательно должны перенять все это, господин Хейнкель», — по молодости горячо и убежденно докладывал он боссу.

В октябре еще новость — Министерство транспорта объявило конкурс на разработку гоночных самолетов для команды Германии в европейских гонках 1932 года. В условиях запрета производства военных машин спортивные и туристские самолеты и их соревнования становятся очень популярными. Эрнст решает не упустить шанса громко заявить о себе и надеется, что молодое пополнение Гюнтеров поможет ему в этой трудной борьбе с немецкими конкурентами. У Гюнтеров уже есть опыт разработки скоростных машин. Пожалуй, спроектированный ими в компании «Баумер Аэро» двухместный низкоплан Sausewind IV по своим параметрам и облику близко подходит к самолету, который должен обогнать всех участников международных авиационных гонок. Конечно, это будет уже другой самолет. Но теперь братьям Гюнтер и карты в руки, пусть покажут, на что они способны. Недаром они так любят гонять на быстрых автомобилях. Погоня за скоростью продолжается, и теперь Эрнст доверил генерацию идей братьям-близнецам, а сам он будет только принимать или отвергать их проектные решения.

Первый летный He-64 сразу узнавался как гоночный самолет. Длинный узкий фюзеляж овального сечения с большим плечом хвостового оперения позволил уменьшить его площадь, вес и сопротивление. Закрытый фонарь тандемной двухместной кабины имел каплевидную форму и постепенно сходил на нет у самого киля. Рядный четырехцилиндровый перевернутый мотор воздушного охлаждения хорошо вписывался в носовую часть фюзеляжа и не создавал дополнительного сопротивления.

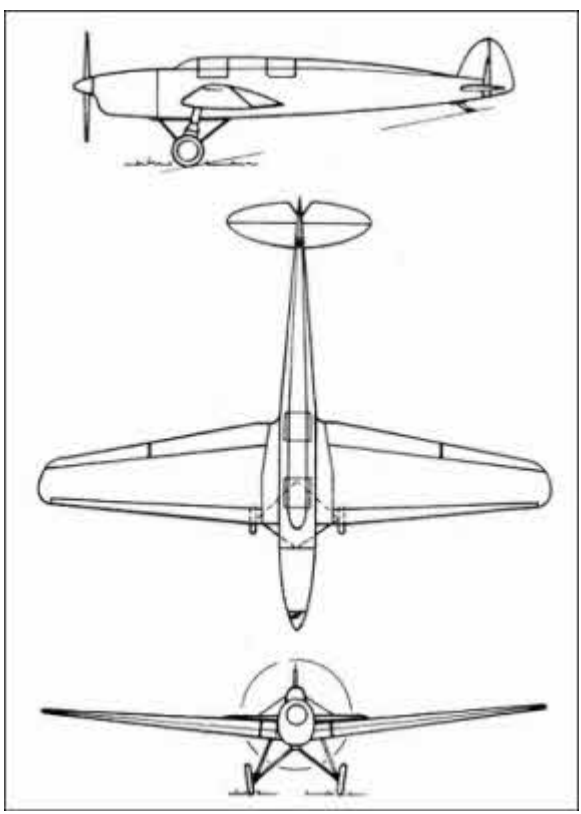
Впервые на самолетах Хейнкеля форма крыла в плане была эллиптической. Эрнст уступил горячим доводам братьев Гюнтер, что теоретические выкладки доктора Прандтля, опубликованные в 1918 году, однозначно доказали оптимальность эллипсовидного в плане крыла самолета. Да и сведения из Англии подтверждали — Митчел строит скоростные самолеты с эллипсным крылом.

Горизонтальное оперение тоже сделали эллипсным.

Чтобы свободные консоли были легче и более жесткими, профиль крыла выбрали толстым. Закрылки — в виде щитков. Капот мотора для продувки имел несколько рядов ребристых жалюзи. Казалось, все самое лучшее для скорости использовано в этой машине. Она должна быть резвее всех других участников соревнований «Международный туризм 1932».

Опытный пилот, везунчик предыдущих соревнований Оскар Нотц взлетел на ней в начале февраля. Она вела себя вполне прилично, но когда дело дошло до испытания на максимальную скорость — тут Эрнста Хейнкеля и всю его команду ждало полное разочарование. Быстрее, чем 220 км/ч, она лететь не хотела.

Эрнст приходит в неописуемую ярость, говорит братьям Гюнтер все, что о них сейчас думает, и проводит полную ревизию проекта Не-64. Вместо английского двигателя Gipsy III устанавливается более мощный немецкий «Аргус» As-8 R. Полностью меняется крыло.



Общий вид доработанного Не-64Ь

Оно теперь меньшей площади, трапециевидное с предкрылком по всей передней кромке и щелевым закрылком. Работали день и ночь, без выходных. Днем летали, ночью дорабатывали. Вес нового Не-64Ь удалось снизить на 50 кг, и он уже показал приличную максимальную скорость 245 км/ч.

Пока строили эту машину, Эрнст Хейнкель уже запустил в производство следующую модификацию, Не-64с, у которой уже стоял еще более мощный шестицилиндровый мотор немецкой компании Hirth HM-506. Она развивала скорость больше 250 км/ч.

По условиям организаторов все немецкие самолеты, претендующие на участие в соревнованиях, должны пройти сертификацию, продемонстрировав требуемые летные характеристики на аэродроме Школы гражданских летчиков в Шлейсхейме. Эрнст с братьями Гюнтер приехал туда в середине дня 28 апреля 1932 года, когда два его первых самолета уже перелетели на этот аэродром. В этот же день там приземлились машины самых опасных конкурентов — Мессершмитта и Клемма.

Увидев самолеты Мессершмитта М-29, Эрнст обомлел — это были копии его Не-64Ь. Внешне их невозможно было отличить. Тот же мотор, такой же длинный фюзеляж, те же крылья. Было только два отличия. Основные колеса шасси у М-29 были в обтекателях и, согласно полученному Мессершмиттом патенту, крепились на одностоечных ногах к фюзеляжу. Такое шасси создавало меньшее сопротивление, чем трубчатая ферма у него. Второе, что заметил Эрнст, было поднятое почти на вершину киля цельноповоротное горизонтальное оперение. Не без горечи Эрнст признался себе, что этот Мессершмитт будет летать чуточку быстрее его машины. Так и вышло. На следующий день, утром, в пролетах на максимальную скорость М-29 показал 268 км/ч.

После обеда проводились пролеты на минимальной скорости. Самолеты на большом угле атаки с выпущенными предкрылками и закрылками демонстрировали способность медленно лететь. Эрнст с особым волнением ждал появления в воздухе своего первенца — Не-64а. Ведь у него не было предкрылков, да и закрылки-щитки не очень затягивали срыв потока на крыле по углу атаки. Но вот он идет со снижением, высота уже 100 метров. И тут Оскар Нотц начинает задирать нос самолета, уменьшая его скорость… О боже! Неужели? Эрнст видит, что самолет сорвался, еще больше задрал нос, завалился на бок и рухнул носом вниз на краю аэродрома.

Эрнст подбежал, когда тело Оскара уже вытащили из-под искореженного носа перевернувшегося первого «Красного

дьявола». Он тупо смотрел на гладкие, покрытые красным лаком и отполированные поверхности фанерной обшивки сохранившихся частей крыла и фюзеляжа и думал, что вот он гнался за большой скоростью, а не смог овладеть малой. «Первый блин» братьев Гюнтер оказался «комом», этот самолет с эллипсовидным крылом без предкрылков. Он не только не мог развить большую скорость, но и не мог держаться в воздухе на малой.

Хорошо, что он, Эрнст Хейнкель, сразу почувствовал подвох в этом эллипсовидном крыле. Вторая машина уже с трапециевидным крылом. На нем уже можно было установить отклоняющиеся предкрылки. А Вальтер Гюнтер тут же предложил механически связать их с закрылками и отклонять синхронно. Вот теперь эта машина спокойно демонстрирует медленный полет с задранным носом, и максимальная скорость у нее приличная. На подходе еще пять таких же машин, но еще более быстроходных. Так что с Мессершмиттом еще посоревнуются!

Начались изнурительные тренировки экипажей красных самолетов Хейнкеля по программе соревнований, а она была непростой. Чего стоило только испытание на время складывания крыльев для транспортировки самолета и их раскладывания?! Чтобы заработать минимум штрафных очков на соревнованиях, экипаж самолета — пилот и механик — должен был провести эту операцию не больше чем за минуту. Но никто не укладывался. Тогда Эрнст по старой привычке объявил, что каждый экипаж, который уложится в минуту, получит от него ящик шампанского и еще по бутылке за каждую сэкономленную секунду. Сработало! Лучший экипаж добился экономии в десять секунд, следующий — четыре секунды и т. д.

Летали на продолжительность, оставаясь в воздухе по пять часов. На состязаниях надо было продемонстрировать короткую дистанцию взлета и посадки, пролетая на большом угле атаки над воротами с натянутой ниткой на высоте восьми метров. В эти летние месяцы уютный дом Хейнкелей на берегу залива по вечерам превращается в клуб, куда приходят отдохнуть пилоты «Красных дьяволов» и ближайшие помощники. Эрнст — душа компании. Они играют в кегли, соревнуются в меткости в небольшом тире и в остроумии шуток и анекдотов.

За четыре дня до открытия соревнований пришла волнительная новость. Во время тренировочного полета произошла катастрофа с одним из подготовленных самолетов Мессершмитта. Он неожиданно упал с высоты 600 метров и убил своего пилота.

А на следующий день — катастрофа другого М-29: что-то

случилось на высоте, пилот выпрыгнул с парашютом и остался жив, а механик погиб в кабине. Все остальные машины М-29 Мессершмитта с соревнований сняты. Позже Эрнст Хейнкель узнает, что по заключению специального комитета, расследовавшего эти катастрофы, их причиной явилась недостаточно жесткая конструкция изобретенного Мессершмиттом цельноповоротного горизонтального оперения, вибрации которого и приводили к его разрушению в полете и потере управляемости самолетом. Теперь путь к победе Хейнкеля был открыт.

Международные состязания туристических самолетов 1932 года открылись в Берлине на аэродроме Стакен 12 августа. В команду Германии из 15 самолетов по шесть предоставили компании «Хейнкель» и «Клемм». Италия, Франция, Польша, Чехословакия и Швейцария были представлены существенно более скромным числом машин.

Требования к туристским самолетам были очень простые. Они должны быть как минимум двухместные, взлетать и садиться на маленькие травяные аэродромы, иметь хорошую крейсерскую скорость.

Первый этап программы соревнований — оценку технических параметров — самолеты Хейнкеля проиграли полякам. По комфорту кабин, обзору и комплекту приборов судьи посчитали польские самолеты лучшими и подарили им сразу двадцать лишних баллов. А победу экипажей Хейнкеля над поляками в быстроте складывания и раскладывания крыльев судьи оценили всего в один лишний балл. По скорости запуска мотора они шли вровень. Система начисления баллов была настолько неудачной, что за преимущество «Красных дьяволов» по такой важной характеристике, как километровый расход топлива, они получили всего на три балла больше, чем поляки. Самая короткая дистанция взлета — 92 метра — оказалась у немецкой машины Клемма KL 32, на которой летал Хирт. У Фрица Морзика на He-64 взлет был всего на несколько метров длиннее, а он получил на пять баллов меньше. Конечно, во всех видах тихоходных состязаний польские высоко-планы RWD-6 с предкрылками по всей передней кромке и машины Клемма имели некоторое преимущество, но очень небольшое. Благодаря предкрылкам и закрылкам, машины Хейнкеля могли пролетать над мерными воротами с углом атаки более тридцати градусов.

Хотя поляк Франтишек Звирко в пролете на минимальной скорости на своем RWD-6 и был лучшим, зафиксировав 58 км/ч, но самолеты Хейнкеля тоже летали на скорости ниже 65 км/ч. Недаром Хейнкель гнался за большой скоростью своих самолетов.

Они показали себя во втором этапе состязаний — пролете по Европе с промежуточными посадками. Участникам предстояло за минимальное время преодолеть каждый из трех последовательных отрезков маршрута длиной 2,5 тысячи км. Первый пролегал из Берлина через Варшаву, Прагу и Вену в Рим. Конечно, итальянцы постарались тут быть первыми. Но первым в Риме приземлился «красный» «Хейнкель» Зейдемана. Сразу за ним еще две таких же машины.

На следующий день все, долетевшие до Рима, отправились в Париж по сложному зигзагообразному маршруту, совершая посадки в Бергамо, Турине, на побережье через Альбенгу в Каннах, затем на север, в Лионе, Санкт-Галлене, Штутгарте и Бонне. Итальянская «Бреда» потеряла свои крылья на повороте в Альбенге. Другая рухнула около Ниццы. Итальянскую команду сняли с соревнований.

Судьи этого сложного маршрута в Париже никак не рассчитывали, что самолеты Хейнкеля прилетят в тот же день, и отправились по домам. Но за пять минут до закрытия аэродрома, уже почти в темноте, над финишной ленточкой появился «красный скороход» Хейнкеля и красиво приземлился. Это была сенсация.

Третий, последний участок маршрута, проходил из Парижа через Гранвиль, Роттердам, Дортмунд, Гамбург, Копенгаген, Гетеборг, возвращался снова в Гамбург и заканчивался в Берлине. И опять за один день, вместо ожидаемых двух, его преодолели самолеты Хейнкеля. Под аплодисменты многочисленных зрителей на берлинский аэродром Стакен первым приземляется «Красный дьявол» самого быстрого участника всех трех этапов ралли вокруг Европы — Ганса Зейде-мана. Его средняя скорость за все дни оказалась самой большой и равной 213 км/ч. Поляк Звирко был на 11-м месте со скоростью 191 км/ч. Но за это выдающееся достижение по принятой системе оценок Зейдеман получает всего один лишний балл.

Последний вид международных состязаний конструкторов и пилотов — демонстрация максимальной скорости. Тут Эрнст Хейнкель должен был закрепить свое скоростное лидерство. На замкнутом маршруте в форме треугольника, протяженностью в 300 км, участники должны были держать самую большую скорость, на которую были способны их машины.

Результаты порадовали Эрнста — все пять его самолетов возглавили список. А первым оказался победитель предыдущих международных соревнований туристских самолетов Фриц Морзик. Он еще не успел вылезти из кабины, когда перед его правым крылом появился Эрнст Хейнкель со своим морским

биноклем в левой руке. Через него он внимательно следил за посадкой Фрица. Эрнст с трудом дотянулся правой рукой до руки летчика-инструктора и крепко пожал ее. Но лицо главного конструктора не светилось в радостной улыбке, оно выражало спокойную уверенность в том, что то, что произошло, и должно было произойти.

Самый скоростной участник состязаний 1932 года — He-64c

Средняя скорость «Хейнкеля» He-64 Фрица Морзи-ка — 241,3 км/ч. Немецкий «Клемм» KI-32 оказался седьмым со скоростью 220,7 км/ч, а поляк Звирко на RWD-6 — только тринадцатым с невысокой скоростью 214 км/ч.

По формальному подсчету начисленных баллов победителем международных состязаний был объявлен поляк Франтишек Звирко. Второе и третье место с одинаковым суммарным числом баллов поделили пилоты «Хейнкеля» и «Клемма», Фриц Морзик и Рейнхольд Посс. В первой десятке было пять самолетов KI-32, три He-64 и два RWD-6. Замыкал десятку лучших молодой красивый немецкий пилот Роберт Люссер, летавший на KI-32, который станет авиаконструктором и будет работать у Эрнста Хейнкеля.

Триумфом закончился очередной этап жизни Эрнста Хейнкеля, его погоня за скоростью увенчалась успехом. Газеты и авиационные журналы пестрели его именем, и все называли его выдающимся авиаконструктором. Несмотря на неудачу первого варианта его спортивно-туристского He-64, братья Гюнтер остались очень значимыми лидерами его конструкторского бюро, которые создадут очень много самых эффективных проектов самолетов компании «Хейнкель».

Ответ Локхиду

Новость из Америки обескуражила Эрнста Хейнкеля. Как это можно на почтовом самолете, да еще с несколькими пассажирами, летать быстрее истребителей? Посланный им на разведку Зигфрид Гюнтер разложил все по полочкам.

Оказалось, что конструкторы компании Локхид во главе с Ричардом фон Хаке построили одномоторный пассажирский самолет типа «Юнкерс» J-13, но не металлический, а целиком из дерева. Поэтому они смогли получить вес пустого чуть более полутора тонн. Мотор воздушного охлаждения, мощностью 550 л.с., в капоте типа НАКА хорошо вписывается в обводы фюзеляжа. Внутри него салон на шесть пассажиров с квадратными окнами. В верхней передней части фюзеляжа, сразу за мотором — закрытая кабина пилота с каплевидным козырьком и сдвигаемой назад средней частью фонаря, плавно переходящая в гаргрот почти по всему фюзеляжу.

Хорошо отполированные трапециевидные крылья имеют двояковыпуклый почти симметричный профиль и сочетаются с нижней частью круглого фюзеляжа большими зализами. Но главная изюминка этого «Ориона» — убираемое шасси. Основные стойки с задними подкосами крепятся в крыльях, поворачиваются к фюзеляжу и закрываются щитками. Его максимальная скорость больше 300 км/ч, а крейсерская — на 20 км/ч меньше.

Услышав все это, Эрнст успокоился. Он уже строил машины с таким же американским мотором и примерно с таким же весом — катапультируемые почтовые монопланы He-12 и He-58 для «Бремена» и «Европы». Только они были на поплавках, и поэтому их скорость была меньше. Никакого чуда в американском «Орионе» он не нашел. Правда, его очень заинтересовала конструкция убирающихся ног шасси, и они с Зигфридом еще долго разбирали детали. Зигфрид рисовал эскизы. Эрнст подрисовывал отдельные узлы, предлагая лучшее решение, чем у американцев. Он мечтал когда-нибудь обязательно построить скоростной самолет с убирающимся шасси.

После беседы с Зигфридом одна мысль не давала Эрнсту покоя: а что если скоростные американские самолеты начнут эксплуатировать европейские авиакомпании — конкуренты «Люфтганзы»? Почта и срочные грузы будут доставляться ими значительно быстрее, и в услугах «Люфтганзы» уже никто не будет нуждаться. Ее печальный конец предсказать нетрудно. Срочные дела и работа над новыми проектами отвлекли Эрнста от этих темных мыслей. Но он, как всегда, старался держать руку на пульсе событий и даже потратился на свое представительство в Берлине. Возглавить этот свой офис он поручил бывшему офицеру Генерального штаба, майору фон Пфистермейстеру. По

своему темпераменту он был полной противоположностью Эрнсту — тихий, спокойный, тактичный, с манерами дипломата и железной хваткой в деловых переговорах. Теперь раз в неделю Эрнст наведывался к нему за новостями и для встреч с нужными людьми. В один из визитов в Берлин он встречается с техническим директором «Люфтганзы», инженером Шацки, и узнает, что Юнкерс получил контракт на разработку скоростного пассажирского самолета, похожего на американский «Орион».

То, что дела на фирме Юнкерса шли плохо, Эрнст узнал из первых рук от перебежчика Кехлера — зарплату там не выдавали уже несколько месяцев. Эрнст был убежден, что финансовый кризис у Юнкерса — результат его непомерных затрат на рекламу и иностранные представительства. Скоростной «Юнкерс» никак не рождался. А Хейнкель постоянно обсуждал концепцию скоростного пассажирского самолета с братьями Гюнтер и Шварцлером. Они делали варианты компоновок и предварительные расчеты.

Первые слова министра транспорта Бранденбурга, который неожиданно вызвал к себе Эрнста, были в форме вопроса:

— Могли бы вы за полгода построить скоростной пассажирский самолет для «Люфтганзы» с такими же характеристиками, как у «Ориона»?

— Да, — быстро и твердо ответил Эрнст.

— Но он должен летать со скоростью 250 км/ч.

— Вы думаете, такая скорость решит наши проблемы? Пока мы построим самолет с этой скоростью, американцы уже будут летать на 50 км/ч быстрее. Чтобы наш самолет был конкурентоспособным, он должен иметь скорость не менее 320 км/ч.

— Но ведь вы никогда не строили машин с такой скоростью! — покачал головой министр.

— Дайте мне контракт, и я построю такой самолет!

— Мы вторгаемся в абсолютно неисследованную область скоростей. Я не могу пойти на такой большой риск и склоняюсь к машине со скоростью 250 км/ч. Но я переговорю с моими советниками и директором «Люфтганзы» господином Мильхом. Увидимся позже.

Следующая поездка Эрнста Хейнкеля в Берлин случилась уже 12 февраля 1932 года. В кабинете министра транспорта он застал Мильха и Шацки. Тон задавал Мильх. Это была первая встреча Хейнкеля и Мильха, и Эрнст еще не знал, что перед ним сидит будущий заместитель министра авиации Германии. Уже сейчас Мильх поразил его своей энергией, честолюбием и целеустремленностью. Никто из окружения Хейнкеля и не

догадывался в это время, что Мильх очень тесно сотрудничает с нацистами. Только потом Эрнст узнает, что именно Мильх предоставил Гитлеру для предвыборных вояжей в постоянное пользование за символическую плату лучший самолет «Люфтганзы» с пилотом Бауэром.

Мильх принял компромиссное решение: два пилота, шесть пассажиров с грузовым отсеком и скорость 285 км/ч. Эрнст решил для себя, что это лучше, чем ничего, и с контрактом в портфеле возвращается в Варнемюнде. Конструкторское бюро начинает проектировать Не-65. Эрнст решает, что для заданной скорости основные ноги шасси можно не убирать, а достаточно облагородить их обтекателями.

И тут гром среди ясного воскресного утра 15 мая 1932 года. Читая газету за чашечкой кофе, которую только что принесла домоправительница, Эрнст наткнулся на неброское сообщение на третьей полосе. Швейцарская авиакомпания на линии Цюрих — Вена начала эксплуатацию американских самолетов Локхид «Орион». Причем это была уже улучшенная, специально построенная для экспорта в Швейцарию модификация «Ориона» с более мощным мотором и большей скоростью.

«Ну вот и дождались!» — пробормотал Эрнст и бросился к телефону. В Берлине его представитель еще спал. Но Эрнст поднял его и дал срочное поручение — разъяснить Бранденбургу и Мильху, что самолет, который они сейчас строят, не может конкурировать с новым «Орионом». Самолет Не-65 строить бессмысленно. Надо разработать такую скоростную машину, которая предлагалась с самого начала и которая будет быстрее «Ориона».

— Свяжитесь с Бранденбургом и Мильхом немедленно и передайте им мое предложение, — приказал Эрнст.

— Но, господин Хейнкель, ведь сегодня воскресенье… — промямлил сонный Пфистермейстер.

— Это я исправить не могу, идите и скажите им все, что я предлагаю. Еще добавьте, что уж если мы должны будем выбросить на слом весь задел по Не-65 и начать строить новый самолет, то срок его поставки остается прежним.

— Я постараюсь, — неуверенно обещал Пфистермейстер. — Но я еще раз хочу вам сказать, что сегодня воскресенье.

Сначала Эрнст нетерпеливо ждал звонка из Берлина, потом побежал к машине и поехал на завод. В конструкторском бюро никого не было. Он стоял перед кульманом, на доске которого был приколот общий вид Не-65, и размышлял, как надо его переделать, чтобы перегнать швейцарский «Орион». В списке мероприятий, который он тут же набросал прямо на чертеже

Не-65, первым пунктом значилось: убираемое шасси.

Когда Эрнст вернулся домой, звонка из Берлина еще не было. Тогда он снова позвонил Пфистермейстеру, но его дома не было. А через час звонит сам Мильх и сообщает, что полностью согласен с предложением Эрнста и надо постараться разработать самолет со скоростью более 320 км/ч. Он как можно быстрее свяжется с министром транспорта и тогда сообщит их решение.

Министр транспорта Бранденбург выторговал условие, что новая разработка будет целиком за счет Хейнкеля. Эрнст пошел и на это, лишь бы получить возможность построить машину с такой большой скоростью и утереть нос американцам с их миллионами долларов, затраченных на разработку «Ориона».

Получив контракт на разработку более скоростного Не-70 в среду, 18 мая, компания Хейнкеля начала беспрецедентную гонку в создании его технической документации. Через месяц уже были готовы основные чертежи, предварительные расчеты и плакаты с обликом Не-70. Пришлось снизить полезную нагрузку — один пилот и четыре пассажира. Гарантированная максимальная скорость — 310 км/ч. Но технический директор «Люфтганзы», господин Шацки, и его заместитель Ахтенберг продолжали сильно сомневаться, что такую скорость Хейнкель сможет обеспечить.

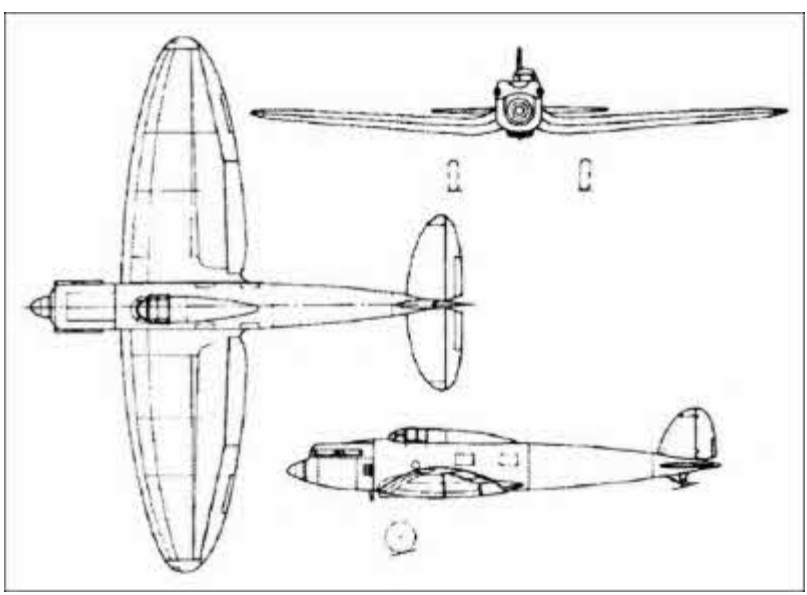
Как раз в это время Эрнст получает письмо от господина Германа Геринга, который просит разрешения посетить его авиационный завод как частное лицо. Он приехал с Эммой Шоннеман, которую Эрнст считал очень привлекательной. В его родном городе Штутгарте она была актрисой. Для начала гости были приглашены к нему в дом на чашечку кофе. Говорили о пустяках, и разговоров о политике и бизнесе не велось. Когда Эрнст повез гостей на своей машине на завод, им встретилась известная летчица и актриса Энтони Штрассман. Эта красивая и умная женщина как раз в это время гостила в доме неженатого Хейнкеля. Сейчас она возвращалась с завода, где для нее готовили самолет. Обе актрисы хорошо знали друг друга и обменялись эмоциональными приветствиями. Энтони решила со всеми вернуться на завод. Когда ходили по цехам, Геринг все свои реплики и замечания начинал словами: «Вот я стану министром авиации и…» При посещении летной станции завода с несколькими стоящими самолетами Геринг вдруг поворачивается к Эмме и с большим пафосом заявляет: «Ты видишь завод, который будет одним из самых больших в Европе, как только я стану министром авиации». Эрнст даже растерялся и не мог сообразить, что стоят слова этого высокого партийного функционера нацистов и можно ли относиться к ним серьезно.

Этот визит Германа Геринга к Хейнкелю будет единственным.

В конструкторском бюро Хейнкеля шел нормальный процесс рождения скоростной машины. Весь арсенал средств, уменьшающих сопротивление воздушного потока, обтекающего самолет на такой скорости, пришлось осваивать заново.

Крыло всегда дает львиную долю сопротивления. Вокруг его формы в плане снова велись жаркие дискуссии. Продувки, которые проводил Вальтер Гюнтер, все-таки убедили Эрнста, что эллипсовидная форма дает максимальное аэродинамическое качество, что для самолета с большой дальностью очень важно. Старик Прандтль оказался прав, когда рекомендовал такое крыло.

Вредная интерференция на стыке крыла с фюзеляжем на «Орионе» устранялась зализами. Вальтер Гюнтер предложил искривить крыло у корня так, чтобы оно подходило к фюзеляжу под прямым углом, да еще уменьшить хорду крыла в корне. Получилась обратная «чайка». Эрнст понимал, что изготовить такое кривое крыло будет в несколько раз труднее. Благо, что крылья деревянные. Но сейчас погоня за скоростью была задачей № 1.



Общий вид пассажирского и почтового Не-70, 1932 год

Убирающиеся ноги шасси только начали появляться на некоторых самолетах. У скоростного пассажирского самолета

Эрнста схема подкосов основных ног почти такая же, как у «Ориона». Ноги убираются и выпускаются гидроцилиндрами, расположенными в нишах шасси крыльев. Только конструкторы Хейнкеля убирают ноги в другую сторону.

Рядный V-образный 12-цилиндровый мотор BMW, мощностью более 600 л.с. с двухлопастным винтом должен разогнать «птичку» до заветной скорости. Но проклятый радиатор! Он дает очень большое сопротивление. Но кто-то предложил вместо чистой воды использовать антифриз, который закипает при 140 градусах Цельсия. Тогда можно радиатор сделать маленьким и убираемым. Головки цилиндров двигателя, даже закрытые капотами, выступают наверх, как рога, и мешают обзору пилота. Тогда Эрнст Хейнкель идет на смелый шаг — смещает фонарь пилота в левую сторону. Главный конструктор особо заботится о гладкости поверхностей. Все силовые узлы на крыльях и фюзеляже — только заподлицо. Болты и заклепки — с потайными головками.

Времени совсем нет, многие продувки сделать не успели. Эрнст с возрастающей тревогой ждет первого вылета. В конце ноября машину выкатили из ангара, запустили и отрегулировали мотор. Такого красавца-самолета еще никогда не видели. Шеф-пилот Вернер Юнк начал рулежки. Шасси самолета вели себя прилично. Заводской аэродром был слишком мал для взлета такого самолета с полной нагрузкой. Решили в первый вылет залить немного бензина и без пассажиров перелететь за 80 км, на аэродром Травемюнде, не убирая шасси.

Эрнст очень боялся, что большие вырезы на нижней поверхности крыльев под ниши колес могут вызвать завихрения воздушного потока и нарушение управляемости самолета. Поэтому их закрыли панелями из фанеры. Вроде все предусмотрели, но Эрнст почему-то очень нервничает. А тут еще Кехлер и Юнк объявляют, что первый вылет будет ему подарком в день 10-летия их компании и должен состояться 1 декабря. Пришлось согласиться.

Напряжение достигло высшего предела, когда в это утро Эрнст стоял на аэродроме в окружении Шварцлера, братьев Гюнтер, Кехлера и других. Рядом на переносном столике — телефонный аппарат, соединенный с аэродромом Травемюнде. Эрнст звонит туда, его интересует погода, она у моря капризная. На том конце провода докладывают. Эрнст дает команду: «Взлетать». Летный экземпляр нового самолета Хейнкеля Не-70А разбегается. Первые секунды в воздухе самые волнительные для конструктора. Как поведет себя новая машина? Эрнст, как всегда, смотрит в свой морской бинокль. Вроде все нормально, она не

рыскает и не ныряет. Вернер Юнк делает круг, качает крыльями и улетает в сторону Травемюнде. Эти полчаса томительного ожидания кажутся бесконечностью. Ожидаемый звонок прозвучал неожиданно. Эрнст поднял трубку и услышал краткий доклад: «Самолет в поле зрения». Не кладя трубку, он продолжал слушать. И тот же голос деловито произнес: «Мягкая посадка».

В Травемюнде ведущий инженер Кехлер летал в пассажирской кабине и мог переговариваться с Юнком. Тут они начали убирать шасси в воздухе. Эрнст боялся, что колеса не выпустятся, и советовал им держать в голове подходящее место для аварийной посадки. Он даже вооружился небольшим телескопом, чтобы лучше разглядеть с земли весь процесс уборки и выпуска. Колеса магическим образом исчезали внутри крыла и легко выскальзывали оттуда. Гидросистема самолета работала надежно.

Вскоре в Травемюнде полюбоваться своим новым приобретением явились высокие представители заказчиков из Берлина. Мильх, Бранденбург, Шацки, Ахтер-берг и сопровождающие их лица с интересом ходили вокруг красиво выкрашенной машины с бортовым номером «D-3», получившей имя «Блиц». Темную вставку, покрывающую сверху мотор и сужающуюся по бокам фюзеляжа, прорезала, как молния, зигзагообразная белая полоса. Мильха особенно порадовала надпись «Люфтганза» в носу и эмблема его компании на киле. Гости единодушно решили, что судьба скоростного пассажирского самолета Германии в надежных руках доктора Хейнкеля.

Настал день, когда Юнк летел на «Блице» с максимально возможной скоростью. Приземлившись, он сразу позвонил Эрнсту и срывающимся от волнения голосом доложил: «Она дала 360 км/ч и может дать еще больше. Прекрасная машина». Эрнст улыбнулся, поблагодарил пилота за добрую весть и тихо сам себе произнес: «А ведь это на целых 50 км/ч больше, чем я гарантировал».

Эрнст Хейнкель признается себе, что выиграл погоню за скоростью.

Весной 1933 года его Не-70 будет признан самым быстрым пассажирским самолетом в мире. На нем будет установлено восемь мировых рекордов скорости с различной полезной нагрузкой и на разных дистанциях. Эти рекорды принадлежали ранее Франции и США.

Глава 7

НОВЫЕ ВРЕМЕНА

Заказчик — Геринг

В последний день января 1933 года Хейнкель въехал в открывшиеся перед его автомобилем ворота своего завода и от удивления даже затормозил. На высоком флагштоке трепетало красное полотнище с черной свастикой в белом круге. Подбежавший пожилой охранник на вопрос «Что это значит?» услужливо доложил, что повесить этот флаг приказал господин Бренер.

Негодование охватило Эрнста. Бренер был одним из его летчиков-испытателей. Было известно, что он записался в СС. Ну и что! По его глубокому убеждению, работники частного авиационного завода имеют право состоять в различных общественных организациях, будь то штурмовые отряды СА, Социал-демократическая или Коммунистическая партия или даже «Стальной шлем». Для Эрнста существовал только один критерий профпригодности — квалификация работника.

— Немедленно снимите это! — приказал Эрнст охраннику. — Я буду приказывать, какой флаг здесь будет висеть.

Только Эрнст поднялся к себе в кабинет и стал наблюдать, как охранник спускает нацистский флаг, впорхнула секретарша Хуперц и доложила, что вчера утром приезжал высокий чин СС, господин Битрих, и это он приказал Бренеру повесить флаг в честь прихода к власти партии нацистов.

Буквально через пару часов, когда Эрнст рассматривал график выпуска серийных чертежей Не-70, секретарша шепнула, что пожаловал сам этот Битрих и просит его принять. Как только тот вошел, Эрнст сразу перешел в наступление:

— Так это вы тот самый, кто приказал поднять этот флаг на моем заводе?

— Так точно. Это сделано по моим инструкциям. Но я заметил, что он спущен, и хотел бы узнать причину.

— Семьдесят процентов моих работников — социал-демократы, и только 4 или 5 % — национал-социалисты. Я не могу допустить волнений на моем заводе.

— Скоро мы разберемся с любыми волнениями, предоставьте это нам.

— Но я не хочу волнений именно на моем заводе, у нас много работы и нет времени на простои.

— О вашей позиции я сообщу в Берлин, — пообещал Битрих и гордо направился к двери кабинета. — Но вы о нас еще услышите!

Эрнст удивился, с какой наглостью этот тип разговаривал с ним, всемирно известным авиаконструктором. Но он еще больше удивился, когда после обеда секретарша Хуперц сообщила, что соединяет его с Берлином и на проводе сам Герман Геринг. Эрнст слышал, что совсем недавно он получил неограниченную власть в Пруссии. И сейчас его голос в трубке звучал уверенно и спокойно:

— Господин Хейнкель, вы немного расстроили здесь наших людей. Я помню мой приятный визит к вам прошлым летом. То, что я предполагал тогда, стало реальностью. Я назначен министром авиации, и мы начинаем строить непревзойденную в мире авиационную промышленность Германии. Ваша помощь нам будет необходима. Мне бы очень не хотелось, чтобы наше будущее сотрудничество начиналось не с той ноги. Поднятие этого флага у вас было самодеятельностью.

Я полностью разделяю вашу позицию, но я прошу об одолжении.

— Что я могу для вас сделать? — напрямую задал вопрос Эрнст.

— Я должен попросить вас позволить нашим людям поднять флаг, чтобы отметить этот день, который для Германии в целом и для германской авиации в частности имеет такое выдающееся значение. Этот флаг уже развевается над всеми авиационными заводами. Я уверен, что вы не захотите отказать нам в этой просьбе.

Как мог Эрнст отказать министру авиации, которому теперь подчинялись Военно-воздушные силы и вся авиационная промышленность Германии и который стал основным его заказчиком?

За прошедшие три года, как он развелся со своей второй женой и вел холостяцкий образ жизни, он был далек от каких бы ни было политических симпатий. Построил новый просторный дом в дорогом месте с видом на море и теплицей, которую собирался перестроить в зимний сад. Он наслаждался жизнью в обществе друзей и знакомых, мужчин и женщин, которые гостили в этом роскошном доме.

Его соседом был господин фон Стаус, друг Кастиглиони. Он владел старинным немного жутковатым замком, в котором до сих

пор не было водопровода и обогревалась только одна комната. Замок был окружен огромным участком земли с дубами-великанами, возраст которых исчислялся пятью веками. Шикарная морская яхта Стауса стояла на якоре у берега Варнемюнде. У него были обширные связи в высшем свете и среди многих знаменитостей. Пользуясь дружбой с Эрнстом, он частенько привозил своих многочисленных гостей на завод или к нему в дом — отведать уникальные швабские деликатесы.

Летом дом Эрнста Хейнкеля часто посещали наследный принц Вильгельм и его жена Сесиль с детьми. Принц увлекался полетами, обычно приезжал один и много времени проводил в доме Эрнста. Он был очень симпатичный человек. Эрнст был уверен, что он еще надеялся вернуть себе трон.

Среди гостей Хейнкеля был принц Генрих, младший брат кайзера. Муж королевы Голландии Вильгельмины приезжал с дочерью Юлианой, будущей королевой Нидерландов. Знаменитые летчики и летчицы искали поддержки Хейнкеля и были его частыми гостями. Элли Бейнхорн, прославившаяся своими международными дальними перелетами, самая удачливая женщина-пилот Германии, летала на He-64 и He-71. Ее полеты были отличной рекламой самолетов Хейнкеля, и их хорошо раскупали. Эта красивая женщина, отличная спортсменка, полная женского тщеславия и с большим чувством юмора, приезжала к Эрнсту много раз.

Знакомство Хейнкеля с обворожительной Лени Рифенштайль состоялось, когда она еще делала свои первые фильмы. Ее идеализм и склонность помечтать сопутствовали успеху ее документальных лент. Кураж и упорство приносили уникальные кадры. Ради съемки задуманной сцены она могла часами стоять с камерой на морозе. Эрнсту она доверила «великую тайну» — первые симптомы ее почечнокаменной болезни. Окружающий мир ничего не знал о ее страданиях. В памяти многих людей она останется как автор пропагандистского фильма об Олимпийских играх.

И вот теперь, после звонка Геринга, все переменилось в жизни Эрнста Хейнкеля. Он уважал власть и всей своей предыдущей жизнью был научен, что с властью надо считаться. Конечно, эта бесцеремонность, с которой нацисты поспешили поднять свой флаг над его заводом, говорила ему, что эта власть очень наглая и противная. Но другой не было. И господин Геринг человек совсем другого уровня, чем этот выскочка Битрих. С Герингом можно работать, он человек дела. Да, похоже, теперь в Германии работать можно только с ним. Его энергии можно позавидовать, и он не швыряет слов на ветер. Он сразу начал

серьезно перестраивать захудалую немецкую авиапромышленность и Военно-воздушные силы. Создал работоспособный штаб. Пусть он и называется в духе новых веяний Комиссариатом по авиации, но он уже организует разрозненные самолетостроительные и моторные заводы вместе с исследовательскими и испытательными институтами в единую систему для производства самолетов нового поколения и формирует новые авиационные полки.

До Эрнста доходили слухи, что Геринг мучительно подбирает себе заместителя. Сначала он метил на эту позицию Президента Ассоциации авиационной промышленности адмирала Лахса, но потом кандидатура исполнительного директора «Люфтганзы» Эрхарда Мильха перевесила — ее поддержал Гитлер. Мильху дали должность Государственного секретаря по авиации и через год присвоили звание генерала.

Эрнст уже с интересом узнает, кого Геринг поставил на ключевые посты в своем Комиссариате. Он интуитивно чувствует, что с ними ему предстоит работать. Это все новые, неизвестные ему люди. Полковник сухопутных войск Вевер занял ключевой пост начальника Генерального штаба Военно-воздушных сил. Полковник Штумпф — начальник Управления кадров. Полковник Кессельринг — Начальник Администрации. Подполковник Виммер — начальник Технического управления.

С начала лета 1933 года эти начальники поодиночке наведывались знакомиться с Хейнкелем и его успешно функционирующим заводом в Варнемюнде. От них Эрнст узнавал о грандиозных планах наращивания выпуска боевых самолетов. Конечно, для Эрнста наиболее значимым было техническое управление, формулировавшее требования к будущим самолетам. Это управление состояло из офицеров и гражданских инженеров, все еще мыслящих старыми категориями Рейхсвера и неспособных постичь немыслимо грандиозные планы Геринга. Эрнст не находил объяснения их закостенелой приверженности к схеме биплана.

Так уж оказалось, что в перечне необходимых самолетов для новых Военно-воздушных сил Германии, кроме трех типов машин Дорнье и Юнкерса, все остальные уже были построены и испытаны Хейнкелем в единичных экземплярах. Но они уже были. Осталось только построить их в десятках и сотнях экземпляров. Какой же хозяин самолетостроительного завода и авиаконструктор откажется от серийного производства разработанных им машин?

Так Герман Геринг стал основным заказчиком частного авиационного предприятия «Эрнст Хейнкель».

Теперь самолеты Хейнкеля заказывали в огромных количествах, и они разлетались, как «горячие пирожки». Разработанный у Хейнкеля двухместный разведчик He-45 взлетел еще весной 1932 года, и как все его самолеты, был прочным, добротным и хорошо управлялся. Это был классический биплан с неубираемым шасси. Двигатель BMW-VI — 12-цилиндровый водяного охлаждения, взлетной мощностью 600 л.с. Винт деревянный, двухлопастной, фиксированного шага. Деревянные двухлонжеронные крылья с тканевым покрытием. Верхнее крыло крепилось над фюзеляжем на N-об-разных стойках кабана. Элероны были на верхнем и нижнем крыльях с жесткой связью между собой. Фюзеляж квадратного сечения был сварен из стальных труб и обшит до кабины листами дюраля, далее — тканью. Обшивка у задней кабины могла сниматься для установки пулемета MG-15 на кольцевой турели.

Разведчик He-45 — основа зарождающихся Люфтваффе

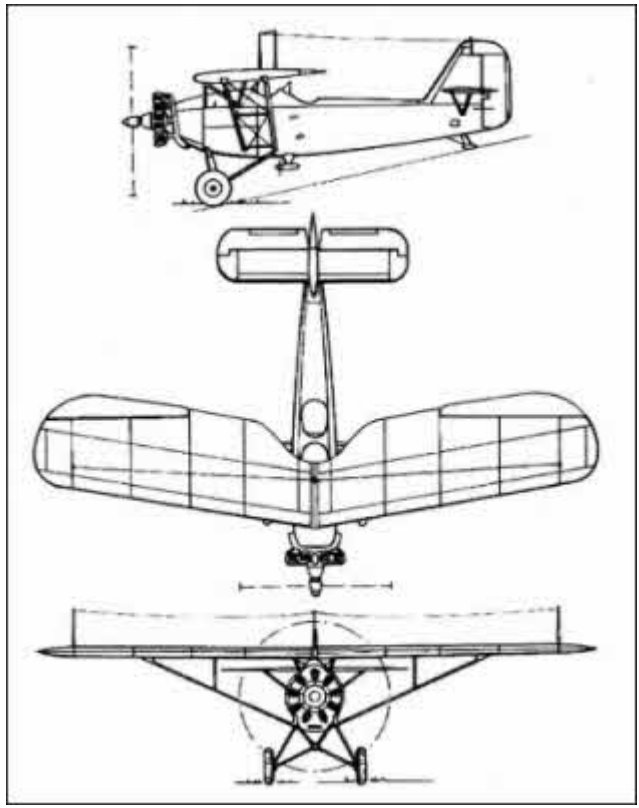
Самолет стали заказывать для летной школы в Шлейзхейне, ставшей главным центром подготовки воздушных разведчиков. Первые He-45-A предназначались в основном для обучения и поэтому поставлялись без вооружения, с козырьком и нормальной задней кабиной. Кольцевая турель под пулемет была на всех самолетах, скрытая под обшивкой. Предусматривалась установка радиостанции с питанием от ветряка-генератора под фюзеляжем, а за кабиной наблюдателя можно было поставить фотокамеру. Пустой вес самолета оказался более 1700 кг, взлетный — почти

на тонну больше. Максимальная скорость — 250 км/ч. У Хейнкеля с этим самолетом была одна проблема — попадание выхлопных газов в кабину. Экспериментировали с установкой различных выхлопных коллекторов, направлявших выхлоп под фюзеляж.

Новая программа производства самолетов, озвученная Мильхом 1 января 1934 года, предусматривала поставку 320 разведчиков Хейнкеля Не-45 за полтора года. Так как «Хейнкель флюгцойгверке» не обладала необходимыми производственными мощностями, да еще была занята выпуском других самолетов, Техническое управление Геринга подготовило программу лицензионного производства самолета Хейнкеля теми компаниями, которые пока не могли предложить что-то дельное. Это были завод Мессершмитта, «Гота» и «Фокке-Вульф». Хейнкель выпустил только первую серию из 69 машин Не-45. Небольшое их число было продано китайскому правительству под обозначением Не-61.

Если на 1 марта 1934 года в эксплуатации находилось только 24 машины, то к концу года их число возросло до 150. К началу 1936 года разведчик Хейнкеля Не-45 был самым многочисленным самолетом немецких ВВС. Он использовался в эскадрильях дальней разведки для повышения летной подготовки и для обучения наблюдателей. С 1934 года он служил летающей лабораторией для испытаний двигателя «Даймлер-Бенц» DB-600 с винтом большого диаметра. Всего разных модификаций Не-45 было выпущено более полутысячи.

Ближний разведчик и корректировщик артиллерийского огня сначала построили тоже по бипланной схеме, как было оговорено в требованиях. Но на летных испытаниях выяснилось, что наблюдателю из задней кабины нижнее крыло мешает видеть цели внизу. И Эрнст Хейнкель принимает кардинальное решение — убрать нижнее крыло. Самолет Не-46 стал высокопланом с подкосом.



Двухместный корректировщик Не-46

Не везло Хейнкелю и с мотором для этого самолета. На первые две опытные машины компания «Сименс» просто не успела поставить свой новый мотор, и Эрнсту пришлось установить на них моторы с мощностью на 200 л.с. меньшей, чем требовалось. Когда же долгожданный мотор от «Сименса» пришел, оказалось, он дает такую вибрацию всему самолету, что пилот не мог разобрать показания приборов. Подвеску мотора на самолете меняли несколько раз, но от вибрации так и не отделались.

Крыло у этого самолета было вынесено вперед, имело стреловидность 100 и вырез задней кромки для лучшего обзора. На трех вертикальных стойках над крылом и килем натягивалась проволока антенны радиостанции корректировки артиллерийского огня.

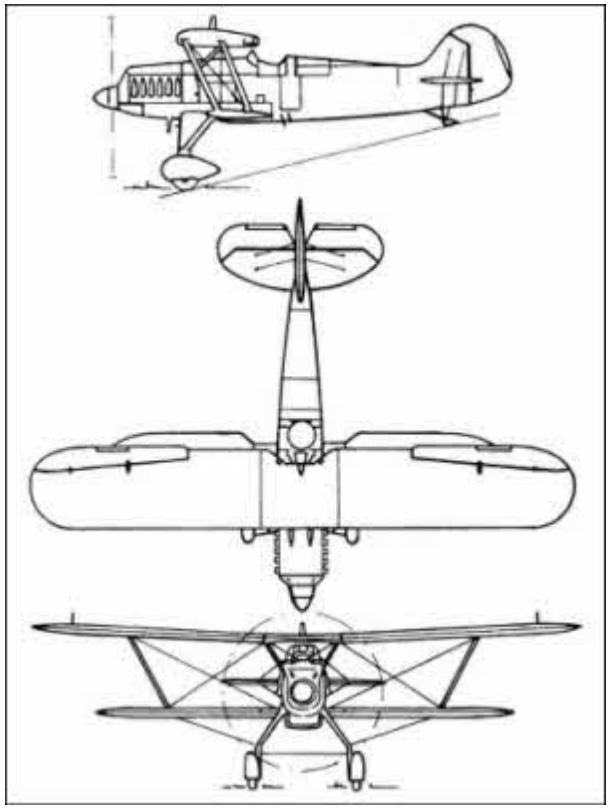
Новая власть сразу заказала Хейнкелю для начала 270 таких самолетов. Потом еще. Опять на самолете Хейнкеля дали

подзаработать и поднять уровень своего производства другим компаниям. По лицензии Хейнкеля его Не-46 в течение 1935–1936 годов выпускали: «Зибель» в городе Халле — 159 машин, МИАГ — 83 самолета, «Физелер» — 12 и «Гота» — 24. Всего около 500.

Компания Хейнкеля продолжала строить истребители. Еще в 1928 году ее разработка одноместного биплана Не-37 по заказу из СССР оказалась успешной. Он экспортировался в Советскую Россию в 1929–1930 годах, а потом выпускался там по лицензии Хейнкеля под индексом И-7. В ноябре 1932 года у Хейнкеля взлетел новый истребитель Не-49 такой же схемы и с тем же мотором, но более скоростной. Среди немецких самолетов того времени он выделялся фюзеляжем с чрезвычайно чистыми аэродинамическими линиями и полуубираемым радиатором. Первые полеты выявили некоторую неустойчивость. Второй опытный полетел в начале весны с удлиненным фюзеляжем. В конце весны к нему присоединился третий Не-49, с этилен-гликолевым охлаждением мотора.

Конечно, Техническое управление ведомства Геринга положило глаз на этот истребитель, лучше которого в Германии не было. Но конструкторы Хейнкеля считали, что истребитель еще сырой. Вальтер Гюнтер вызвался облагородить аэродинамику машины, а главный инженер, Карл Шварцлер, полагал, что вес конструкции можно снизить.

Все свои задумки они реализовали на четвертом опытном, отличавшемся от предыдущих настолько, что его назвали Не-51. Он взлетел летом 1933 года и по всем летным характеристикам превосходил лучший немецкий истребитель компании «Арадо» Аг-65. Но конструкторы Хейнкеля продолжали улучшать конструкцию своего истребителя от одной машины к другой. На всех поверхностях управления появились триммеры. Полуубираемый радиатор сменили на туннельный.



Общий вид истребителя Не-51, 1933 год

Стойки шасси стали отдельными, V-образными, с масляно-пружинной амортизацией, колеса закрыли обтекателями. Выхлопные патрубки двигателя были удлинены, чтобы избежать попадания выхлопных газов в кабину.

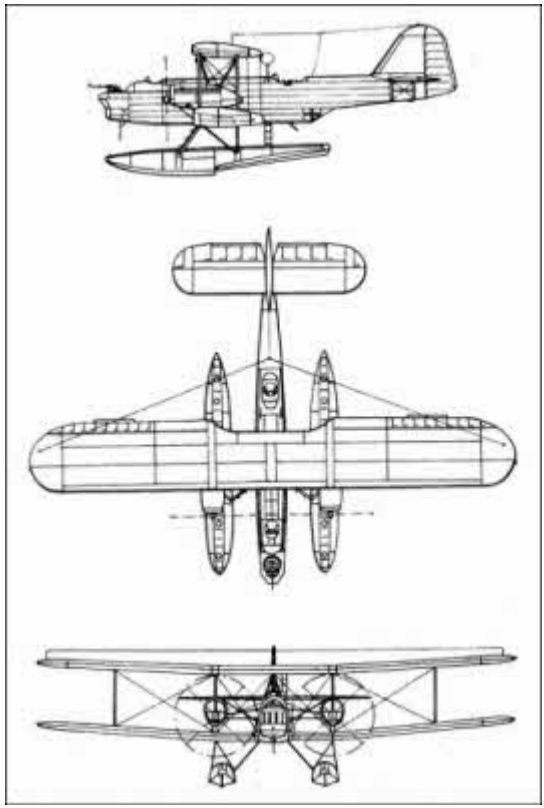
Вооружение состояло из пары синхронных пулеметов винтовочного калибра с 500 патронами на ствол. Пулеметы установили под верхними съемными панелями фюзеляжа над топливным баком прямо перед кабиной пилота. Эту компоновку Хейнкеля будут использовать другие немецкие конструкторы истребителей.

Хотя биплан Не-51 и был весь в проволочных расчалках, для немецких рядовых летчиков он оказался слишком быстрым. После нескольких тяжелых летных происшествий Эрнсту Хейнкелю стоило огромных нервов отстоять непричастность к ним конструкции самолета. Серийное производство лучшего истребителя Германии, помимо завода Хейнкеля, было

организовано по его лицензии на «Арадо», «Эрла», АГО и «Физелер».

Самый быстрый истребитель Германии в 1934 году — «Хейнкель» Не-51

Уже двадцать лет самолеты, разработанные и построенные Эрнстом Хейнкелем, взлетали с воды и садились на воду. Опыт был накоплен огромный. Вот и теперь у него был полностью испытанный двухмоторный гидросамолет на поплавках Не-59, который создавался как для патрулирования, так и для нанесения бомбово-торпедных ударов по морским и наземным целям. Ведущим конструктором этой самой большой своей машины Эрнст назначил Рейнхольда Мевеса.



Общий вид многофункционального гидросамолета He-59

Два мотора BMW в каплевидных гондолах крепились на обтекаемых стойках между крыльями биплана, вращая четырехлопастные винты. Размах крыльев достигал 24 метров, а весила «этажерка» почти девять тонн. Высокий уровень конструкторской мысли Хейнкеля нашел отражение в использовании части внутреннего пространства поплавков для топливных баков. Экипаж из четырех человек мог выполнять разнообразные задания флота. Три пулемета защищали большой гидросамолет. Он мог нести тонну бомб или одну торпеду.

Он начал летать с воды в январе 1932 года и в числе других шести типов самолетов Хейнкеля запущен в серийное производство новым правительством по программе возрождения авиационной мощи Германии. Машины строились у Хейнкеля на заводе в Варнемюн-де и компанией «Арадо» по его лицензии. Первые серийные гидросамолеты поступили в школу морских летчиков на острове Лист. Этот самолет заложил основу целого

семейства двухмоторных дальних морских разведчиков, торпедоносцев и самолетов спасения на море.

Вторым гидросамолетом Хейнкеля, принятым на вооружение флота, был одномоторный двухместный катапультируемый биплан He-60. Он начал летные испытания в начале 1933 года и показал отличные данные в воздухе и на воде.

Эта машина проектировалась Хейнкелем после разработки двухмоторного гидросамолета He-59 и была фактически его уменьшенной копией, вобравшей в себя весь опыт доводки гидросамолетов на поплавках. Она весила меньше трех с половиной тонн, ее можно было катапультировать с борта корабля и поднимать на борт подъемным краном. Оба члена экипажа размещались в открытых кабинах. В задней была предусмотрена установка одного пулемета MG-15 с 11 магазинами по 75 патронов. Но основным оружием морского разведчика была надежная радиостанция с длинной проволочной антенной, натянутой между килем и за-концовками крыльев. Топливный бак на 680 литров разместили под кабиной пилота.

Строили эти машины как у Хейнкеля, так и по его лицензии на авиазаводах «Арадо» и «Везер». Гидросамолеты He-60 поставлялись сначала в учебные эскадрильи береговой авиации и школы морских летчиков.

1.

2.

1. Ближний морской разведчик He-60

2. Скоростной разведчик He-7 ˚C

Теперь, когда наступили новые времена и нацисты во главе с Герингом и Мильхом начали беспрецедентную гонку авиационных вооружений, сгодилось все, что разработал Хейнкель. Даже его пассажирский He-70. Его заказали в вариантах разведчика и легкого бомбардировщика. Даже готовые для «Люфтганзы» пассажирские машины Эрнсту было материально выгодно продавать военным в качестве связных машин и переделывать в скоростные разведчики. За них хорошо платили, и они разлетались, как горячие пирожки. Вариант He-7 ˚C был специально разработан для военных. Фонарь кабины пилота удлинили и организовали рабочее место стрелка-радиста в открытой кабине. А в пассажирском салоне можно было смонтировать бомбоотсек, в котором вертикально подвешивались шесть бомб по 50 кг или 24 по 10 кг.

Благодаря большому заделу разработанных к 1933 году надежных самолетов, Эрнст Хейнкель оказался самым востребованным авиаконструктором Германии. Создаваемые Герингом Военно-воздушные силы учились летать на самолетах Хейнкеля. Его частный завод в Варнемюнде при переходе к серийному выпуску самолетов очень расширился. Доходы Эрнста Хейнкеля неимоверно возросли, и во всей земле Макленбург он был самым богатым.

Геббельс

Государственный министр народного просвещения и пропаганды отдыхал с женой Магдой в Хейлигендаме, на побережье Балтийского моря, в двадцати километрах западнее Вардемюнде. Он позвонил Хейнкелю и сказал, что хотел бы взглянуть на его знаменитый авиационный завод. Договорились на завтра, на десять утра.

Когда на том конце провода трубку положили, Эрнст подумал, что, в сущности, очень мало знает о новом министре. Он попросил секретаршу фройлен Фольклинг узнать о завтрашнем госте все, что можно. После обеда он нашел на своем

столе лист аккуратно напечатанного текста.

Геббельс, Пауль Йозеф, 29.10.1897. Инвалид от рождения — хромота. Его отец работал бухгалтером и был человеком очень набожным, он надеялся, что сын станет священником римско-католической церкви. Но сын, мечтая о карьере писателя или журналиста, после окончания гимназии в Рейдте предпочел изучение гуманитарных наук. При финансовой поддержке «Общества Альберта Магнуса» он с 1917 по 1921 год изучал философию, германистику, историю и литературу в разных университетах Германии. В Гейдельбергском университете под научным руководством профессора Гундольфа, историка литературы, еврея, он в 1921 году защитил диссертацию, посвященную романтической драме, и получил ученую степень.

В 1922 году он вступил в НСДАП, примкнув первоначально к ее левому, социалистическому крылу. В 1926-м, его политические симпатии резко изменились в пользу Гитлера, и в этом же году он назначается гауляйтером НСДАП в Берлине-Бранденбурге. С 1927 года он является главным редактором еженедельной газеты «Ангриф» — рупора философии национал-социализма. В 1928 году избирается депутатом рейхстага. В 1929 году назначается Имперским руководителем пропаганды партии.

Его жена, Магда Квант, ради Геббельса развелась со своим бывшим мужем-евреем.

Эрнст положил лист в самый нижний ящик письменного стола и задумался о людских судьбах и политических страстях.

Доктор Геббельс приехал точно в десять в автомобиле с шофером. Он был один, без жены Магды. При осмотре цехов Эрнст еле успевал давать одно объяснение, как уже следовал новый вопрос гостя. Чувствовалась хватка репортера и газетчика. Его интересовало буквально все. Хитроумным приспособлениям для сборки крыльев он радовался абсолютно искренне. Он запросто делился с Эрнстом своими впечатлениями, признавался, что никогда в жизни не видел такой рациональной организации технологического процесса создания летающих машин. На летной станции ему показали подготовку к полету спортивного Не-64 и его высший пилотаж над аэродромом. После показа он неожиданно сказал Эрнсту, что его больше всего поразил запуск мотора перед полетом, когда механик подошел сбоку к самолету, в кабине которого уже сидел пилот, вставил в мотор заводную ручку, крутанул точно так же, как это делают с автомобилем, и мотор завелся.

Эрнста поразила доверительная манера общения государственного министра. Никакой напыщенности и чванства, никаких политических лозунгов и заклинаний. Гость вел себя

очень скромно и раскованно. Как будто он прогуливался по собственному саду, где ему было приятно, все его радовало — он отдыхал. Эрнст ощущал невероятный диссонанс между тем Геббельсом, которого он слышал по радио, и тем, который, иногда по-человечески задумавшись, шел сейчас с ним рядом. Неожиданно Геббельс произнес: «Мы никогда не сможем иметь большие Военно-воздушные силы — мы слишком бедны. Но они и не должны быть слишком большими. Они должны быть лишь достаточными для обеспечения нашего суверенитета. Стремление нашей молодежи летать принесет в Варнемюнде такой расцвет, который затмит все то, что я увидел здесь сегодня».

Они с удовольствием пили кофе в уютном саду дома Хейнкеля, и между ними уже возник простой человеческий контакт. Эрнст не чувствовал дистанции между ним и одним из высших руководителей государства.

Когда гость засобирался уезжать, Эрнст, в порыве хлебосольства и неожиданно для самого себя, вдруг предложил довезти его по морю на своем быстроходном катере — здесь недалеко, путь по воде короче, всего двадцать километров, за полчаса доплывут. Геббельс обрадовался морской прогулке и отослал свой автомобиль.

Погода была отличная. На пирсе, где стоял катер Хейнкеля, их встретил его механик и доложил, что катер в полном порядке, заправлен, мотор прогрет. Эрнсту льстило, что он может продемонстрировать свое мастерство в управлении катером на море такому высокому гостю. Он по-хозяйски все проверил сам и сказал Геббельсу, что можно отчаливать. Развалившись в мягком кожаном кресле, государственный министр от удовольствия постоянно улыбался. Катер уже поднял нос, набрал скорость, и летний теплый ветер трепал волосы. Дрожь корпуса от ударов морской зыби и ровное урчание мотора создавали ощущение победного вторжения в морскую стихию. У обоих путешественников настроение было приподнятое. Слева вдали простиралась бесконечная полоска безлюдного берега, покрытого песчаными дюнами. Эрнст с видом опытного морского волка уверенно вел свой быстроходный катер.

Но в одно мгновение все переменилось. Солнце исчезло, и полил сильнейший дождь. Оба сразу промокли до нитки, и тут заглох мотор. Ветер от берега стал быстро относить катер в открытое море. Эрнст все время пытался запустить мотор, но все попытки были безрезультатны. Тут он обнаружил, что в катере нет весла. Тогда он схватил две пустые канистры из-под бензина и с их помощью пытался развернуть катер носом к ветру, чтобы уменьшить его парусность. Но это мало что дало. Ветер

продолжал сносить их от берега. Эрнст был в отчаянии. Геббельс за все время борьбы со стихией не проронил ни слова. Но тут он наклонился к самому уху Эрнста и спокойно предложил: «Может, я попытаюсь докричаться до берега?» Встретив благодарный кивок Эрнста, Геббельс заорал во всю мощь своего натренированного голоса оратора. Так он голосил довольно долго, прерываясь, чтобы перевести дыхание. Но вот оба сразу заметили черную точку на фоне размытой береговой полосы. Это был катер, летевший их спасать. По дороге к берегу на буксире, когда Эрнст начал благодарить своего находчивого пассажира, тот с иронической улыбкой заметил: «Ну вот, вы видели, в таком деле надо иметь большой рот».

Вечером Хейнкель нанес ответный визит Геббельсу, и разгневанная Магда сразу набросилась на него с упреками, как он мог себе позволить так безрассудно подвергать опасности жизнь государственного министра, ее мужа. Она ругалась и не давала Эрнсту вставить ни единого слова оправдания. Как только она умолкла, Эрнст на полном серьезе, не моргнув глазом, взволнованно произнес: «Моя дорогая, вы напрасно беспокоились, я намеренно инсценировал поломку мотора катера потому, что хотел узнать, как поведет себя государственный министр в такой ситуации. И я с радостью могу сообщить вам, что он проявил себя с самой лучшей стороны». Все расхохотались. Атмосфера окончательно разрядилась, когда доктор Геббельс рассказал всем своим гостям, как шестилетний сын Хейнкеля, тоже Эрнст, перепутал слова и, здороваясь с ним, громко отчеканил: «Добрый день, господин рейхскоммунист».

Вечер у отдыхающих Геббельсов показался Эрнсту приятным. Он слушал спокойные, интеллигентные и остроумные высказывания государственного министра с большим удовольствием и интересом. Геббельс убеждал своих гостей, что новая эпоха на первых порах причинила боль только немногим. Подавляющее же большинство других смотрит в будущее с надеждой, и их ожидания все еще окрашены рациональностью.

В последующие годы Эрнст Хейнкель убедится, что, когда Геббельс приобретет почти неограниченную власть, от его мягкости и пушистости, которые он проявлял в этот вечер, не останется и следа.

Новый завод

Предписание Государственного комиссариата авиации поступило из Берлина и содержало категорическое требование

освободить ангары на территории станции гидросамолетов Варнемюнде для их использования по прямому назначению. Эрнст Хейнкель арендовал эти ангары уже несколько лет для производственных нужд, и они были существенной и неотъемлемой частью его авиационного завода. Теперь ему предстояло искать новые производственные площади, тем более что и количество выпускаемых самолетов все время росло.

Глава администрации Комиссариата авиации, господин Кессельринг, прибыл с визитом к Хейнкелю в Варнемюнде. Стройный и красивый полковник в возрасте до пятидесяти был в великолепном штатском костюме и излучал энергию. Эрнст, глядя на него, и предположить не мог, что перед ним будущий генерал-фельдмаршал авиации. Он представился коротко и с улыбкой: «Кессельринг». Предложение, которое он привез, сначала показалось Эрнсту интересным, но тут же взбесило его. Ему предлагали построить новый авиационный завод на три тысячи рабочих в Ростоке. Новый завод — это хорошо. Но почему власти диктуют частному предприятию, где ему быть и как развиваться? Такого никогда не было! Он один своими деньгами отвечает за работу своего предприятия, и только ему решать, как и где лучше организовать производство самолетов. Он всегда был независимым предпринимателем и никогда не позволит, чтобы ему диктовали.

Кессельринг сразу понял, с кем имеет дело, и начал говорить о частичных государственных субсидиях на расширение производственных мощностей при очень выгодных условиях.

— Это меняет дело, — заулыбался Эрнст. — Я готов вести переговоры о новом заводе. Но я хочу сохранить мою независимость, и если я уж буду строить новый завод, то на свои деньги.

— Вот и прекрасно! Это даже еще лучше, — заверил визитер.

Несмотря на стремление нацистского руководства в кратчайший срок организовать боеспособные Военно-воздушные силы, их планы вначале были очень скромными. То, что Хейнкелю предложили построить новый авиационный завод, рассчитанный всего на три тысячи рабочих, говорило о том, что агрессивные намерения и связанное с ними резкое увеличение производства самолетов появились позже в результате неожиданно благоприятного политического развития. Через десять лет на заводах Хейнкеля будут работать десятки тысяч рабочих.

Эрнст начал поиски промышленного архитектора для проектирования своего нового завода в Ростоке. Дал объявление в газетах, провел много интервью с кандидатами и остановился на молодом, никому не известном Римпле из Баварии. О своем

выборе Эрнст никогда не пожалеет.

С финансированием новостройки у Эрнста проблем не было. К этому времени он уже стал богатым человеком, и его резервный фонд исчислялся миллионами рейхсмарок. Гораздо сложнее дело обстояло с площадкой для нового завода. Сначала Хейнкель хотел построить свой новый завод рядом с заводом компании «Арадо», чтобы совместно использовать их аэродром. Но из Берлина ему напомнили, что в случае войны иметь две такие важные цели для бомбежек рядом — недопустимо. Тогда нашли другую площадку на окраине Ростока и обратились за разрешением к местным властям.

И тут неожиданно для Эрнста Хейнкеля местная власть сама пожаловала к нему в Варнемюнде. Это был гауляйтер области господин Хильдебранд со своими помощниками. Область Макленбург, где он единолично командовал, облеченный полномочиями самого Гитлера, занимала большую территорию на севере Германии с несколькими важными промышленными городами. В Советской России в это время аналогичные функции выполнял секретарь обкома ВКП(б).

Господин Хильдебранд добился этого высокого поста, будучи сельскохозяйственным чернорабочим, очень ловко используя демагогические лозунги, человеческую ограниченность и благоприятную конъюнктуру. Но сам он очень незначительно повысил свой интеллектуальный уровень, оставаясь ярым опричником нового нацистского режима. Его очень заинтересовали пышнотелые женщины на репродукциях Рубенса на стене в кабинете Хейнкеля, и он позволил себе с чисто крестьянской откровенностью положительно высказаться о них. Его помощник разложил на столе Эрнста знакомую синьку планировки нового завода, и гауляйтер, тыча в него своим толстым указательным пальцем, заявил:

— Вы не можете здесь строить авиационный завод. Никто не сможет взлететь отсюда.

— Это мне известно, но мы выбрали лучшее из того, что могли, поскольку мы не можем строить в Варнемюнде, — пытался объяснить Эрнст.

В глазах гауляйтера появился победный блеск. Ему очень хотелось продемонстрировать свою заботу о развитии авиационной промышленности в его епархии. Он кивнул помощнику, и тот разложил поверх планировки завода карту области Макленбург. Гауляйтер указал пальцем на район между Варнемюнде и Ростоком, набрал побольше воздуха и торжественно изрек:

— Это Маринехе, один из государственных парков нашей

области. Здесь более трех квадратных километров площади. Вы получите здесь все, что хотели: и аэродром, и берег реки для гидросамолетов. Я продам вам эту землю. Я все сделаю для рабочих моей области и для авиации Германии!

— Благодарю вас, господин гауляйтер, за вашу заботу о нашем будущем, — в тон ему провозгласил Хейнкель.

Он даже представить себе не мог, какую неистовую враждебность этот бывший сельскохозяйственный чернорабочий, представляющий новую власть, будет проявлять лично к нему через некоторое время.

Теперь Эрнсту предстояло создать свой авиационный завод по своему разумению, и он с увлечением окунулся в новую для себя сферу промышленного строительства. Вместе с архитектором Римплом он ездил смотреть площадку в Маринехе. Эрнст объяснял ему, каким он видит будущий завод. Это должен быть серийный завод, но с большим корпусом конструкторского бюро и цехом экспериментальных конструкций. Над компоновкой планировки завода они вдвоем трудились даже ночью, когда весь день Эрнст был занят срочными проблемами завода в Варнемюнде. Архитектор Римпль начал понимать босса с полуслова, и его планировки точно соответствовали технологическому циклу поточного выпуска современного самолета.

Но эксперты в Берлине, которые должны утвердить план, настаивают, чтобы новый завод выглядел с воздуха как обыкновенные сельскохозяйственные постройки, ничем не выдавая своего присутствия. Хотеть не вредно, особенно когда ты сидишь в Берлине. Корпуса нового завода из армированного бетона, окруженные газонами и парками, выросли на холмистой земле Маринехе. Это было большое административное здание, корпус конструкторского бюро и корпуса ангаров и цехов. И, конечно, заводской аэродром с длинной взлетно-посадочной полосой, которая пока была готова только наполовину.

Пожар

В воскресенье, 17 июня 1934 года, поздно вечером, в доме Эрнста Хейнкеля в Варнемюнде зазвонил телефон. Дежурный по заводу взволнованно сообщил, что горит ангар с готовыми к отправке самолетами. Эрнст мчался в своем автомобиле к аэродрому, над которым поднимался зловещий столб дыма. Пожарные машины уже были возле ангара № 4, но струи воды от их растянутых рукавов оказывали чисто моральное воздействие

на присутствующих, а здание уже было охвачено огнем.

Вся готовая продукция завода за последние две недели — двадцать четыре сухопутных и морских самолета для ведомства Геринга — была уничтожена. Начальник горящего цеха предпродажной подготовки самолетов доложил Хейнкелю, что как раз перед пожаром ночной сторож заходил для проверки в ангар и не обнаружил ничего подозрительного. Все терялись в догадках, и это несчастье казалось карой свыше.

Но вот подъехал роскошный «Мерседес» гауляйтера Хильдебранда. Он был крайне возбужден, подбежал к Эрнсту с выпученными глазами, которые выражали ненависть и презрение, и громко прокричал: «Вот к чему привела ваша любовь к коммунистам, которых вы держите на заводе!»

Это была прямая декларация «власти», что ангар с самолетами подожгли коммунисты завода, как они это сделали с Рейхстагом больше года тому назад. Одновременно это было публичное обвинение хозяина завода Хейнкеля в нелояльности к правительству и в покровительстве коммунистам.

Для Эрнста это была очередная пощечина представителя нацистской партии и новой власти. Уже год, начиная с поднятия без его ведома этого пресловутого флага, как он чувствует на его заводе подковерную борьбу, которую ведут некоторые его работники — члены нацистской партии и СС. Вот и новый начальник производства, которого он нанял меньше года тому назад и который сочувствует нацистам, оказывается, пишет на него доносы, упирая на «неправильную» позицию руководителя завода. Эрнст всегда своими действиями и решениями поддерживал уверенность всего коллектива завода, что здесь он хозяин. Теперь же он чувствовал, что члены нацистской партии, СС и СА, вдохновленные тем, что их лидер стал канцлером, пытаются доказать, что они являются хозяевами и его завода, и всей страны. Эрнста уже обвиняли в том, что при приеме на работу он не советуется с представителем нацистской партии. Этот нацист постоянно писал доносы на Хейнкеля непосредственно гауляйтеру Хильдебранду. Особый криминал он усмотрел в том, что Хейнкель принял на постоянную работу нескольких опытных конструкторов и расчетчиков евреев. На все требования избавиться от них Эрнст неизменно отвечал, что нет оснований для их увольнения.

И вот теперь гауляйтер смотрел на Эрнста, как на врага. Пожар был для него подарком небес, он доказывал неблагонадежность работников завода, позволял забрать управление заводом у Хейнкеля и сделать его послушным исполнителем указаний партии. Он приказал местному отделу

гестапо арестовать начальника цеха, где произошел пожар, и секретаршу Хейнкеля госпожу Фолкерлинг. От нее он надеялся получить компрометирующие Хейнкеля показания. Допросы арестованных начались тотчас же.

Утром следующего дня гауляйтер земли Мекленбург уже спешил в Берлин, где надеялся доложить о пожаре Гитлеру, Герингу и Мильху, а также завести уголовное дело «О коммунистическом саботаже на авиазаводе Хейнкеля». Пожар стал государственным событием № 1. В Варнемюнде появился второй после Гиммлера человек, начальник службы безопасности СД Райнхард Гейдрих. Его служба занималась сбором компрометирующих материалов на видных людей Германии. Следом за ним пожаловал и сам шеф гестапо Генрих Гиммлер, получивший этот пост всего два месяца назад и старающийся утвердиться в новом качестве.

Тем временем Эрнсту доложили, что тот ночной сторож, который входил в ангар перед пожаром, был членом СС. Когда же Эрнст сообщил эту новость высоким следователям, то они сделали вид, что не расслышали его. После их отъезда Эрнст кинулся в Берлин искать защиты у Геринга и Мильха.

Мильх принял Эрнста. Но вместо доброжелательного и искреннего Мильха, какого знал Эрнст, когда тот инспектировал постройку Не-70, теперь перед ним сидел язвительный нацист, который сетовал, что на его заводе так болезненно преследуются настоящие борцы за новую Германию. Он был полностью на стороне гауляйтера Хильдебранда и явно показывал Эрнсту, что не намерен помогать и вмешиваться в ход расследования.

Эрнст возвращается в Варнемюнде, но там все глухо. И он решается ехать в город Шверин, в штаб-квартиру гауляйтера Хильдебранда, чтобы поговорить с ним и вернуть завод в рабочее состояние. Но натыкается на ругань и обвинения. Допросы секретарши и начальника цеха готовой продукции продолжаются день и ночь. От них добиваются вспомнить подробно, с кем встречался Хейнкель в стране и за границей, с кем и что он говорил. У дверей дома Эрнста теперь постоянно, и днем и ночью, дежурили полицейские в штатском. Такого жуткого чувства обреченности загнанной дичи он еще никогда не испытывал.

И тут неожиданно произошли события, которые отвлекли и Гиммлера, и Гейдриха, и всех остальных «загонщиков» от дела о пожаре у Хейнкеля — они расправлялись с Эрнстом Ремом и его ставленниками в руководстве СА. «Ночь длинных ножей» 30 июня 1934 года была их победой, и они решили другого Эрнста уже не трогать, рассудив, что он принесет им еще много пользы.

Неожиданно для Эрнста арестованных отпустили, взяв подписку о неразглашении факта и содержания допросов. От секретарши потребовали немедленно подать Хейнкелю заявление об увольнении по собственному желанию, что она и сделала. Она вернется через несколько лет, уже навсегда. Но о своей судьбе Эрнст по-прежнему ничего не знал. Механически, по заведенному им распорядку появлялся в своем кабинете, принимал вызванных им людей и записавшихся на прием посетителей, шел в конструкторское бюро, где ему показывали варианты компоновок истребителя и бомбардировщика, решал вопросы строительства завода в Маринее.

Утром 11 июля Эрнсту позвонили и сообщили: к нему в Варнемюнде едет примирительная комиссия из Берлина. Адмирал Лахс, которого Геринг прочил себе в заместители, и известный во всем мире авиаконструктор и владелец компании Клаудиус Дорнье ехали в одном автомобиле. С обоими у Эрнста были добрые приятельские отношения, но сейчас он уже не ждал ничего хорошего. Они тепло встретились, и, когда остались втроем в его кабинете, адмирал сказал, что им в частном порядке поручено довести до сведения Эрнста Хейнкеля следующее:

1. Расследование причины пожара и уничтожения 24 самолетов и ангара на его заводе закончено.

2. Расследованием установлено, что виновником пожара является ночной сторож, член СС, который был вынужден признать, что во время обхода он закурил сигарету, а спичку бросил на пол. Она попала на масляное пятно, которое загорелось и вызвало пожар.

Клаудиус Дорнье поздравил своего коллегу, друга и конкурента с полным окончанием дела о пожаре и заверил его, что никаких отрицательных последствий для него не будет.

Новые времена, новые порядки, новые взаимоотношения правительства со своими лучшими авиаконструкторами. Теперь Эрнст на себе ощутил монолитную сплоченность нацистов, их бесцеремонность и жестокость. Но его достижения в самолетостроении очень им нужны, а его частная компания не сможет функционировать без их новых заказов.

Новые заказы от Геринга начали поступать. В это хмурое и дождливое утро 15 июля 1934 года он сам позвонил Эрнсту, сказал, что есть один важный вопрос, который надо обсудить, и пригласил его к себе в Берлин завтра к трем часам дня.

Кабинет Геринга поразил Эрнста черным старинным гарнитуром в массивном стиле. Геринг улыбался, пожал руку и был в отличном настроении, предложил сесть и начал без обиняков:

— Нам предстоит долго и плодотворно работать вместе. Вы гордость нашей авиации, самый опытный, знающий и работоспособный авиаконструктор. Наши люди единого мнения: вы должны быть членом национал-социалистической рабочей партии. Ваше членство в ней исключит в будущем возможные неприятности, которые вам пришлось недавно пережить в связи с пожаром на заводе.

— Но я испытываю открытую ненависть гауляйтера Хильдебранда! — вырвалось у Эрнста. — Если я стану членом партии, то попаду к нему в полную зависимость.

— Об этом не беспокойтесь. Я дам вам рекомендацию на вступление в партию, и отношение к вам гауляйтера Хильдебранда изменится на противоположное — он будет вас холить и лелеять.

Эрнст понял, что ему не отвертеться. Таковы правила жизни в Германии, которую он очень любил.

Глава 8

ПЕРЕВООРУЖЕНИЕ

Рождение знаменитого бомбардировщика

Время, когда Геринг заказывал немецким авиаконструкторам построить как можно больше самолетов из тех, что у них уже были разработаны, закончилось. Теперь эксперты Технического управления его Министерства авиации, внимательно проанализировав все выпущенные в мире самолеты, определили тенденцию развития их параметров по годам, затем экстраполировали полученные графики на пять лет вперед и получили требуемые параметры будущих самолетов Германии.

Тактико-технические требования к каждому заказываемому самолету согласовывались с Управлением исследований — штабом авиационной науки, где заседали четверо видных ученых, в том числе и Прандтль. Управлению исследований подчинялись все научно-исследовательские институты по авиационной тематике.

Мильх, который меньше года тому назад расстался с гражданской «Люфтганзой» и теперь носил военный мундир, обосновывал необходимость строить один самолет в двух вариантах: пассажирский и бомбардировщик, т. е. одним выстрелом убить двух зайцев. И то, что немецкие бомбардировщики будут иметь на своих фюзеляжах застекленные окна, никого не смутило. Зато какая экономия! Идея показалась всем заманчивой, и такие требования согласовали и послали Хейнкелю и Юнкерсу.

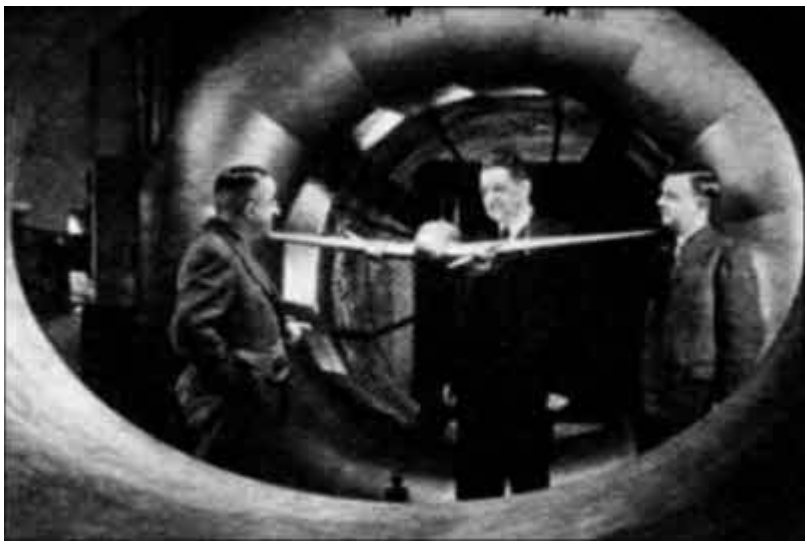
Эрнст сидит за своим большим рабочим столом в Варнемюнде. В кабинете уютно, свет от окна падает слева. Он с интересом читает Тактико-технические требования (ТТТ) на новый бомбардировщик, он же пассажирский самолет. Ага, они не указали число моторов! Только написали, что их должно быть несколько. И это неспроста. Уже несколько лет, с тех пор как его друг Фоккер установил на своем F.VII третий мотор в носу, эта схема стала очень популярной. И Форд, и Юнкерс на своих трехмоторных пассажирских самолетах заработали много денег. «Люфтганза» не нарадуется на свой трехмоторный Ju-52.

Наверное, они хотят, чтобы и новый самолет был трехмоторный. Они требуют десять пассажиров и экипаж. Так, в переводе на бомбовую нагрузку самолет должен нести чуть больше тонны.

Тут Эрнст вспоминает, что в прошлом году он видел фотографию презентации нового пассажирского самолета «Боинг B-247». Там тоже десять пассажиров и экипаж. И там только два мотора! А ведь чистый нос фюзеляжа так важен для бомбардировщика. Нос можно застеклить и посадить туда штурмана-бомбардира. Получается совсем другой коленкор. А совсем недавно проскочили сведения, что и Дуглас делает свой DC-2 двухмоторным. И по такой же схеме проектирует свою «Электру» компания «Локхид».

Просматривая варианты компоновок нового самолета, разработанные братьями Гюнтерами, нетрудно было догадаться, что это были вариации на тему He-70 — элегантная форма, изящные линии. Карл Шварцлер и оба брата ждали, что скажет шеф. Эрнст пока не стал углубляться в детальный разбор того или другого варианта. Он твердо заявил им: «Хейнкель-111» будем делать двухмоторным. И, пожалуйста, обоснуйте со всех сторон ненужность и вредность третьего носового мотора».

Через пару месяцев пришел контракт на изготовление сразу пяти опытных машин. Первая машина — чисто опытная, без бомбового вооружения и пассажирского оборудования. Вторая — пассажирская, третья — бомбардировщик и т. д. В конструкторском бюро в Варнемюнде все работали над чертежами нового He-111, а в цехах строили разные варианты He-70.



Эрнст Хейнкель, Зигфрид Гюнтер и Карл Шварцлер в аэродинамической трубе у модели Не-111

Планер Не-111 Эрнст решил делать из дюраля. Обшивка на потайных заклепках и болтах. Зигфрид Гюнтер часами просиживал в аэродинамической трубе с моделью Не-111, добиваясь безотрывного обтекания крыла, и особенно по его стыку с фюзеляжем. Тут он придумал уникальную вещь — подрез задней кромки крыла, уменьшающий его хорду по стыку. А уж отказаться от эллиптической формы крыла и оперения в плане он никак не мог.

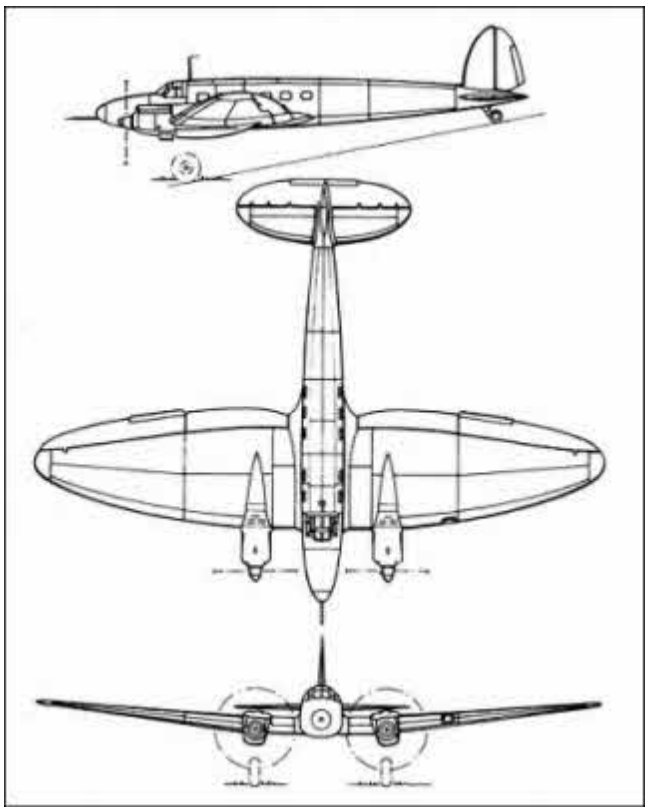
Облик самолета Хейнкеля был классический и практически не отличался от облика «Боинга В-247», за исключением более узкого фюзеляжа. Фонарь кабины для двух пилотов возвышался над носовой частью фюзеляжа. С размещением пассажиров были компоновочные трудности. Пришлось делать два салона. Один — для четырех «курящих» на месте бомбоотсека, второй, на шесть пассажиров, — за задним лонжероном крыла. Кресла располагались по бокам у окон с проходом посередине. Дверь для пассажиров расположили по правому борту у задних кресел. Два старых апробированных мотора BMW-VI по 660 л.с. каждый не сулили Хейнкелю никаких проблем.

На деревянном макете самолета был наглядно представлен вариант бомбардировщика. В носу перед кабиной пилотов организовали рабочее место штурмана-бомбардира. В боковых и нижних панелях вырезали и застеклили окна. Самый носок фюзеляжа оформили в виде полусферы из плексигласа с отверстием и державкой для пулемета. Штурман залезал в свою носовую кабину через нижний люк. Была предусмотрена установка таких же пулеметов на верхней турели стрелка-радиста и в выдвижной нижней «корзине» воздушного стрелка. Бомбовая нагрузка — до одной тонны в отсеке фюзеляжа.

Пока разрабатывали чертежи, заготавливали детали и производственную оснастку в Варнемюнде, новый завод в Маринехе, недалеко от Ростока, обретал законченные формы. Эрнст Хейнкель решает собирать новые двухмоторные опытные машины на новом заводе.

Первый вылет новой опытной машины на недостроенной полосе заводского аэродрома Маринехе назначили на 24 февраля 1935 года. Шеф-пилот, высокий тридцати летний выходец из Восточной Пруссии, капитан авиации Герхард Ничке стоит возле самолета в группе провожающих его конструкторов и получает последние напоминания. У него упрямое выражение лица, и он в

неизменном кожаном пальто. Моторы нового самолета уже прогревает механик наземного экипажа. Эрнст Хейнкель обеспокоен тем, что длины построенной полосы может не хватить для посадки такого большого самолета. Он хватает Ничке за рукав пальто и торопливо напутствует: «Послушай, если ты почувствуешь, что скорость захода на посадку у этой машины слишком велика, то не садись здесь, уходи сразу на аэродром Рехлина. Ты меня понял?»



Общий вид опытного Не-111 в пассажирском варианте

Ничке утвердительно закивал головой, потому что моторы самолета в этот момент взвыли — механик проверял максимальные обороты. Взлет двухмоторного первенца прошел блестяще. Эрнст, пользуясь морским биноклем, наблюдает, как пилот проверяет управляемость новой машины. Он крутит ее то вправо, то влево, то задирает нос, то опускает его. Эрнсту снизу она кажется еще более красивой и быстрой, чем одномоторный

Не-70. Но вот машина начала снижаться, делая большой круг вокруг аэродрома. Эрнсту стало ясно — Ничке решил садиться здесь. Вот машина встала в створе полосы и начала осторожно снижаться к самому ее началу. У самой полосы задрала нос, мягко коснулась колесами и покатилась. Когда она остановилась, то до конца недостроенной полосы оставалось еще большое расстояние.

Для Эрнста Хейнкеля это был знаменательный день — родился еще один его самолет с удивительной судьбой, над совершенствованием которого ему предстоит постоянно трудиться в ближайшие десять лет.

Непризнанный истребитель

В мае 1934 года Геринг утвердил техническое задание на разработку и постройку нового одноместного истребителя-перехватчика с одним перевернутым рядным 12-цилиндровым мотором жидкостного охлаждения. Компании «Юнкерс-Мотор» и «Даймлер Бенц» уже вовсю работали над таким двигателем.

Максимальная скорость истребителя должна быть не менее 450 км/ч. Задание также оговаривало, что это должен быть низкоплан, сохраняющий прочность при пикировании с максимальной мощностью двигателя. Он должен обеспечивать управляемый выход из штопора и быть вооружен двумя пулеметами калибра 7,9 мм. Новый истребитель должен заменить в частях устаревающие бипланы «Хейнкель-51» и «Арадо-68».

Еще за несколько месяцев до этого Техническое управление Министерства авиации разослало самолетостроительным компаниям предварительные Тактикотехнические требования к новому истребителю, и многие из них уже принялись за его разработку. Главный конструктор компании «Арадо» остановился на низко-плане с трапециевидным ломаным крылом с предкрылками, открытой кабиной и неубираемым шасси. Проект компании «Фокке-Вульф» представлял высокоплан с подкосом и ногами шасси, которые крепились к фюзеляжу и туда же убирались.

После передачи проектной документации по Не-111 в конструкторские бригады Гюнтеры взялись за варианты облика и компоновки истребителя Не-112. Когда все это показали Эрнсту, он долго разбирал плюсы и минусы каждого варианта и решил не рисковать, а идти испытанным в воздухе путем. Утвержденный им для дальнейшей проработки вариант был похож на уменьшенный Не-70. Только кабина пилота сдвинулась назад, и

между ней и мотором образовался отсек, наверху которого разместили два пулемета. Фонарь кабины уже не был смещен влево. Хвостовая часть фюзеляжа стала короче. Во всем остальном конструкторские решения были заимствованы у Не-70.

Эрнст был убежден, что в проекте Не-112 он применил все самые последние и самые эффективные достижения авиационной науки. Но он ошибался.

В Англии работает сорокалетний авиаконструктор Реджинальд Митчелл, который прославился своими одномоторными скоростными гидропланами. Эрнст услышал о нем еще в Венеции в 1927 году и увидел его красивые машины. Тогда приз Шнайдера вырвал у итальянцев самолет Митчелла, показавший внушительную скорость. Теперь Митчелл получает информацию, что в нацистской Германии разрабатываются истребители с невероятно высокими летными характеристиками. В пику немцам он решается создать самый лучший истребитель в мире. Но здоровье подводит конструктора. Он болен туберкулезом, и ему удаляют одно легкое.

Построенный им опытный истребитель F.7/30 как две капли воды похож на проект истребителя Хейнкеля Не-112. То же эллипсовидное в плане крыло, и оно также изломано около фюзеляжа. Авиационная наука говорила, что это самое лучшее решение для скоростного самолета. Но первое же летное испытание на максимальную скорость опытного F.7/30 опровергло выводы науки. Высокое сопротивление излома крыла не позволило ему лететь быстрее 380 км/ч. Это никуда не годилось, и Митчелл снова садится за чертежную доску и возвращается к проверенной схеме своего скоростного S.6 с плоским крылом.

Получился знаменитый «Спитфайер», который взлетит на полгода позже, чем истребитель Хейнкеля, но покажет существенно большую скорость. Через пять лет, во время «Битвы за Англию», Геринг, объезжая авиаполки на побережье Франции, спросит у лучшего летчика Адольфа Голланда:

— На каком истребителе вам хотелось бы воевать?

— На «Спитфайере», — был честный ответ.

Но Эрнст Хейнкель тогда не знал об отрицательном результате летных испытаний опытного истребителя Митчелла с ломаным крылом и продолжал доводить свой истребитель Не-112 с таким же крылом.

Но он уже физически не мог руководить повседневной работой своего конструкторского бюро. Его разрывали срочные дела. Надо было решать вопросы по строящемуся новому заводу в Маринее, по серийному производству и модификациям Не-70, по

конструкции и технологии производства Не-111, по приему на работу новых сотрудников и обеспечению их жильем. И ко всему этому — постоянная война с гауляйтером Хильдебрандом и комитетом партии земли Мекленбург отнимала время и силы.

Эрнст решается на отчаянный шаг — он подчиняет все конструкторское бюро «варягу» с очень высокой репутацией в научном мире, которого он пригласил сначала техническим советником на завод в Маринее. Это — профессор Хертель из Научно-исследовательского авиационного института. Теперь осторожный Шварцлер и фантазеры Гюнтеры работают под его началом, исполняя решения и указания этого интеллигентного и энергичного профессора. Он был моложе Эрнста на тринадцать лет, ежеминутно рождал новые идеи и был убежденным оптимистом. Его девиз: «Нет таких трудностей, которые нельзя преодолеть!» почти совпадал с главным лозунгом нацистов, получивших власть.

Если Эрнст Хейнкель был рационален и расчетлив, то Хертель, оставаясь, по существу, экспериментатором, метался от одного решения к другому и замучил производство изменениями конструкции нового истребителя Не-112. Он уступил настояниям летчиков и согласился сделать на первом опытном кабину открытой. В последнюю минуту пришлось менять всю носовую часть фюзеляжа — мотор «Jumo-210» был не готов, и в качестве временной замены прислали обычный, а не перевернутый, английский Роллс-Ройс «Кестрел». Винт был деревянный двухлопастной, фиксированного шага.

Наконец 1 сентября 1935 года шеф-пилот Герхард Ничке поднял в воздух новый опытный истребитель Хейнкеля и почувствовал, что он прекрасно летает. Это случилось на три месяца позже первого вылета главного его соперника — истребителя Мессершмитта Bf-109 V-1.

Но из-за бесчисленных изменений конструкции первого летного, которые вносил Хертель, его гидросистему уборки и выпуска шасси так и не успели оснастить электропомпой. Гидронасос пилот должен был качать вручную. Когда военный летчик напросился полетать на новом «Хейнкеле», отказать ему было неудобно. Но когда он прилетел, то был мокрый от пота и проклинал злополучный насос. Для нового истребителя это было плохое предзнаменование.

Первый экземпляр истребителя Хейнкеля He-112 V-1, 1935 год

Второй и третий опытные истребители Хейнкеля были уже с моторами «Jumo-21 ˚С», взлетной мощностью 600 л.с. Площадь и размах их крыльев были уменьшены. Второй прототип «Хейнкеля» на этот раз взлетел на месяц раньше второго прототипа «Мессершмитта». Оба самолета после заводских испытаний перегнали в феврале 1936 года на аэродром Рехлина и отдали на суд самых авторитетных пилотов Люфтваффе.

Но за месяц до этого Мессершмитт сумел переманить к себе очень компетентного летчика-испытателя Летно-исследовательского института, доктора инженерных наук Германа Вурстера, который сразу начал выполнять программу заводских летных испытаний второго летного Bf-109 V-2.

Эрнст Хейнкель прекрасно знал, что успешная презентация новой машины зависит не столько от ее характеристик, сколько от таланта летчика. Мессершмитту повезло с Вурстером, он был пилотом от Бога и пользовался заслуженным авторитетом в Люфтваффе. Неудивительно, что на показе в Травемюнде он так крутил истребитель Мессершмитта с предкрылками, что на земле у всех только дух захватывало. А когда в конце своей программы он сделал эффектный «колокол», то все симпатии были на стороне его самолета.

Сравнительные испытания летных характеристик истребителей Хейнкеля и Мессершмитта заняли всего пять дней. На аэродроме Травемюнде по очереди взлетали и садились на обоих самолетах майор Роберт фон Грейм, инженер-испытатель Карл Франке, ас Первой мировой войны, инспектор истребительной и бомбардировочной авиации, полковник Эрнст Удет и другие военные летчики. Они придирчиво оценивали и

сравнивали летные характеристики новых машин, а инженеры-эксплуатационники и производственники оценивали трудоемкость их изготовления и обслуживания. В воздушной акробатике трапециевидные крылья Bf-109 с предкрылками оказались лучше, чем ломаные эллипсовидные He-112.

Эрнст Хейнкель здесь же внимательно наблюдал за всеми полетами. Удет потащил его за рукав пальто и тихо произнес:

— Я думаю, ваш самолет лучше набирает высоту и он более прочный, особенно шасси. Но если самолет Мессершмитта с прямыми крыльями можно строить намного быстрее и проще, чем ваш с кривыми, то я предпочту первый. Мы сейчас имеем такое фантастическое превосходство в конструкции истребителей, что уже неважно, если машина чуть лучше или чуть хуже. Всучите свой самолет туркам, японцам или румынам. Они с удовольствием его слизнут.

— Следующий истребитель должен быть «Хейнкель», — убежденно ответил конструктор, вложив в эти слова всю горечь несбывшейся мечты построить самый быстрый самолет.

— У нас в Министерстве авиации теперь решили, что конструкторы должны специализироваться только на одном типе самолетов. Мессершмитт будет разрабатывать истребители, а вы — бомбардировщики типа He-111. Мессершмитт сейчас получает мотор в тысячу лошадиных сил и получит скорость 550 км/ч, а со следующим мотором через несколько лет — более 600 км/ч.

— Но позвольте, я же всегда строил истребители, а бомбардировщики не были моим приоритетом. Специализируйте производство самолетов, как вам нравится, но не помыкайте конструкторами. Вы предполагаете в ближайшие годы летать со скоростью 600 км/ч, а я за один год построю истребитель со скоростью 720 км/ч. Что вы на это скажете?

— Это невозможно, необходимый мотор появится только лет через пять.

— Я не собираюсь ждать такого мотора, главная возможность увеличения скорости лежит в улучшении аэродинамики машины, и тут у нас большое поле деятельности.

— Может быть, — пожал плечами Удет и, попыхивая сигарой, добавил: — Я не могу вам запретить, но я просто в это не верю.

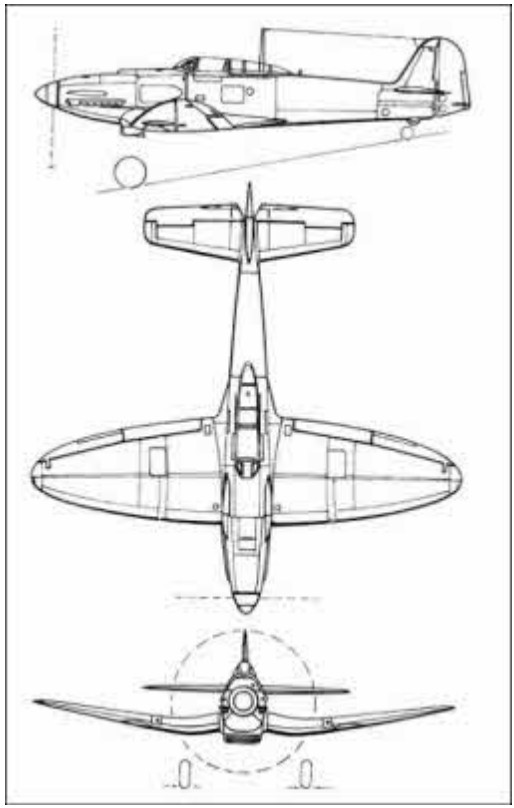
— А я сделаю это! Первый вылет назначаю на конец 1937 года, — опьяненный своим оптимизмом, скорее прокричал, чем проговорил Хейнкель.

— У вас это не получится, — снисходительно улыбаясь, закончил разговор Удет.

Расстроенный и злой, но уверенный в своих силах, возвратился Эрнст Хейнкель домой. Анализируя все случившееся

с истребителем, он пришел к выводу, что ничего страшного не произошло. Создана машина на уровне лучших мировых образцов. Она прекрасно летает и демонстрирует максимальную скорость выше, чем оговорено заданием. Технический директор Хертель на каждом опытном менял конструкцию — приближался к лучшему решению. Получен заказ на нулевую серию из пятнадцати машин и уже разработан серийный вариант истребителя Не-112В. В нем столько изменений, что это фактически новый самолет.

Размах крыла стал даже меньше длины фюзеляжа. Столь коротким крылом не обладал ни один серийный боевой самолет вплоть до появления реактивных машин. Полностью изменилась форма киля и стабилизатора. Заметно увеличилась площадь руля направления. Исчез закабинный гаргрот, а саму кабину впервые в мировой практике накрыли прозрачным каплевидным фонарем с круговым обзором. Мотор «Jumo 210 Ga» с непосредственным впрыском, взлетной мощностью 700 л.с. Непротектированные бензобаки общей емкостью 320 л в корневой части крыла и под сиденьем пилота. Маслобак и маслорадиатор наверху фюзеляжа, перед кабиной. Винт двухлопастной, металлический, изменяемого шага типа «Гамильтон», выпускавшийся в Германии по американской лицензии. «Обратная чайка» эллипсного крыла стала более размытой. Его вооружение — два синхронных пулемета MG-17 с боекомплектом по 500 патронов на ствол по бокам фюзеляжа перед кабиной и две 20-миллиметровые пушки «Эрликон» в консолях крыла за зоной вращения винта с боезапасом по 60 снарядов — считается очень мощным.



Общий вид истребителя Не-112В

И действительно, судьба истребителя Не-112 оказалась не такой уж печальной. Да, только одна эскадрилья Люфтваффе будет вооружена истребителями-перехватчиками Не-112В, и немного машин повоюет в Испании. Но зато Эрнст Хейнкель получит оплаченные заказы на поставку этих истребителей в Японию, Испанию, Венгрию и Румынию. В составе румынских ВВС они начали 22 июня 1941 года вести воздушные бои с советскими И-16. За первый месяц боев четверть «Хейнкелей» была сбита.

На истребителях Не-112 Эрнст Хейнкель впервые опробовал и приобрел бесценный опыт эксплуатации жидкостных ракетных двигателей Вальтера.

Всего Хейнкель построил около сотни истребителей Не-112.

Новый завод в Ораниенбурге

Бум заказов Люфтваффе нарастал. В наступившем 1936 году компании «Юнкерс», «Арадо», «Дорнье» и другие выпускали по лицензии Хейнкеля его бомбардировщики Не-111.

Эрнст сидит за своим рабочим столом в новом кабинете на заводе в Маринехе, читает очередную бумагу из Министерства авиации — опять требуют увеличить программу выпуска 111-х. Он, в который уж раз, думает о расширении своей производственной базы. У него была давняя мечта обосноваться в Берлине. Там сходились все потоки информации, там все нужные для его бизнеса люди были рядом. Его мысли прерывает звонок секретарши — в приемной майор Хемел из министерства.

Майор привез распоряжение Геринга о строительстве нового серийного завода для выпуска его бомбардировщиков, и Эрнсту предлагалось построить этот завод. От текста этой бумаги лицо сорокавосьмилетнего Эрнста стало красным. Возмущение переполняло его. И он вылил его на самоуверенного майора:

— Как я могу построить этот завод? Что, я должен занять миллионы и потом пресмыкаться перед кредиторами? У вас в министерстве должны лучше разбираться в моих финансовых возможностях.

— Хорошо, я только боюсь, что в таком случае новый завод будет носить название «Юнкерс», — твердо произнес майор, явно рассчитывая задеть самолюбие известного авиаконструктора.

Действительно, сейчас Эрнсту было очень тяжело. Он чувствовал, что его независимости приходит конец. Все его нутро восставало против этого рокового для него шага. Безвыходность терзала его.

Прошло всего несколько дней, и на полосу заводского аэродрома приземляется самолет высокопоставленного генерала из Берлина. В кабинете Эрнста генерал начал без обиняков:

— Я слышал, что вы не желаете идти с нами. Лично я симпатизирую вам.

— Я в восторге от этого, — вызывающе заметил Эрнст.

— А я не в восторге, — в тон ему парировал генерал. — Это не ваша личная проблема. Я солдат, которому поручено создать Военно-воздушные силы Германии. Поэтому я делаю вам четкое предложение, которое, надеюсь, вас устроит. Новый авиационный завод будет строиться полностью на деньги Люфтваффе, и он не будет вам принадлежать. А вы не будете нам должны миллионы. Единственное, что требуется от вас, это дать заводу ваше имя и применить ваш опыт в проведении строительства завода и организации производственного процесса. Пустив завод, вы будете свободны от дальнейших обязательств. Но за услуги вы получите 150 тыс. марок в виде акций новой

самолетостроительной компании. Более того, нам бы хотелось, чтобы новый авиазавод был известен как «Ernst Heinkel Ltd». Как вы думаете, ваша любимая независимость пойдет на такой компромисс?

Эрнст моргал своими подслеповатыми глазами, прикрытыми круглыми стеклами очков. Его прилизанные волосы на голове чуть приподнялись, а голова наклонилась вперед, прикрывшись длинным носом. Он будто принял боевую стойку носорога, а в это время лихорадочно соображал. Но эта пауза длилась всего пару десятков секунд:

— Хорошо, я согласен! Но где будет расположен новый завод, какая должна быть его производительность и когда он должен быть готов?

— Вы можете сами найти площадку для завода, но она должна быть недалеко от Берлина. Завод должен выпускать сто Не-111 в месяц. Что касается срока его ввода, то он желателен скорее сегодня, чем завтра.

Эрнст решил, что в его интересах действовать незамедлительно. После отлета генерала он позвонил своему представителю в Берлине, а затем архитектору, который проектировал завод в Маринехе. Попросил обоих искать площадку для нового завода.

Лучшее место оказалось рядом с Ораниенбургом — его связывала с Берлином электричка. Но архитектор Римпль доложил, что там нет источников питьевой воды. Эрнст решает сам взглянуть на эту местность. Перед ним до горизонта простирались частично покрытые деревьями холмы, чередующиеся с невозделанными лугами — дикая брошенная земля. Он пытается вообразить здесь новейший авиационный завод с тысячами рабочих, и у него начинает кружиться голова.

Потом они с Римплем смотрели и другие варианты площадок для завода, и опять военные из Берлина напоминали им, что на случай вражеских атак с воздуха корпуса будущего завода должны быть рассредоточены и отстоять друг от друга на километры.

— Но это приведет к значительному удорожанию продукции, — предупреждает Эрнст.

— Не волнуйтесь о стоимости машин, это же не ваши деньги, — напоминают ему.

Вскоре в полях под Ораниенбургом нашли большие пласты воды на глубине всего шести метров, и эту площадку для нового завода стали прорабатывать. Теперь, когда у Эрнста будет три завода и один из них рядом с Берлином, он всерьез начал думать о размещении в нем своего главного административного центра.

Тут уж нельзя было обойти главного архитектора «Нового Берлина» Альберта Шпеера, который работал по указаниям самого Гитлера.

Эрнст нашел Шпеера в его студии, заваленного работами. Они говорили только о новом заводе в Ораниенбурге. Но Шпеер однозначно дал понять, что в Берлине не найдется свободного места для административного центра Хейнкеля. Затем он с гордостью показал Эрнсту макет будущего Берлина, каким он видится Гитлеру и ему. От увиденного Эрнст был воодушевлен не меньше, чем сам Шпеер. Но Эрнст не удержался и спросил:

— А кто за это все будет платить?

— Платить? — недоуменно повторил Шпеер. — Наверняка тот, кто все это заказывает.

Уже тогда Эрнст почувствовал расположение к этому раскованному художнику, творящему в своей башне из слоновой кости и отгородившемуся от проблем реального мира. Через несколько лет Альберт Шпеер по выбору Гитлера станет министром вооружений Германии и будет часто наведываться к Хейнкелю. Окажется, что оба они любят быструю езду на автомобиле. Для гонок вдвоем, каждый на своем гоночном коне, Эрнст предоставит взлетно-посадочную полосу заводского аэродрома. Но Шпеер никогда не мог признать, что автомобиль Эрнста был резвее.

Работать над планировкой нового завода Эрнст мог позволить себе только ночами. Архитектор Римпль приносил готовые варианты, технологи завода в Маринехе постоянно консультировали Эрнста по части организации серийного производственного процесса. В результате вырисовывался, наверное, самый совершенный авиационный завод в мире. Он так органично вписался в местный ландшафт, что даже отдельные крупные деревья удалось сохранить.

Завод был разделен на две отстоящие друг от друга территории. На первой расположились восемь цехов: входящих материалов и готовых изделий, сборки фюзеляжей, крыльев и шасси, предварительной стыковки агрегатов. Здесь же располагались вспомогательные цеха: гальванический, малярный, склады, теплостанция, пожарное депо, бензохранилище и гаражи. И на этой же территории находился учебный центр с общежитием для учеников и главное административное здание.

На второй территории, примыкающей к заводскому аэродрому, находились главный сборочный цех, цех предполетной и послеполетной подготовки, тир и склад готовых самолетов. Впервые на авиационном заводе была построена новейшая система бомбоубежищ. А система маскировки могла по

команде изменить облик завода до неузнаваемости.

Рядом с новым заводом возник целый городок из 1200 двухэтажных домов для рабочих, зданий муниципалитета, школы, театра, гостиницы, кинотеатра и коммунальных служб. Стадион с корпусами спортивного центра был рядом с большим крытым плавательным бассейном.

Через год и три месяца после решения о строительстве, 4 мая 1937 года, авиационный завод в Ораниенбурге был торжественно открыт и начал поставлять в войска бомбардировщики Не-111. Это был день Эрнста Хейнкеля! Он построил этот завод с нуля и вложил в него весь свой опыт, знания и достижения мирового самолетостроения.

На праздничную церемонию прилетели Мильх и целая толпа высших офицеров Министерства авиации и воинских частей, местных партийных боссов и приглашенных коллег промышленности. Здания у аэродрома были украшены свисающими красными полотнищами с черной свастикой в белом круге и красными гирляндами.

После всех речей наступает кульминация праздника — первый серийный бомбардировщик Не-111 B-1, собранный здесь, своим ходом выруливает из сборочного цеха. Бурные аплодисменты сопровождают его, пока он катится на стоянку.

Завод стал показательным. Министерство авиации показывало его всем иностранным гостям. Аналогичная торжественная церемония прошла спустя четыре дня в Регенсбурге. Там открыли новый авиационный завод Мессершмитта, построенный тоже на государственные деньги. По всей стране строятся новые и реконструируются старые авиационные заводы. За год число самолетостроительных компаний увеличилось более чем вдвое. Аэродромы в Германии строят 2 млн немцев. Для юношей и девушек 18–25 лет была введена принудительная трудовая повинность. Квалифицированные рабочие были лишены свободы передвижения и направлялись на работу только через специальные бюро труда. Германия готовилась к войне.

По данным разведки, которые сообщались Эрнсту Хейнкелю, аналогичная картина складывалась и в России. Большевики строили авиационные заводы в Комсомольске-на-Амуре, Улан-Уде, Иркутске, Новосибирске, Омске, Куйбышеве, Саратове и Таганроге. Реконструировались существующие заводы в Москве, Ленинграде, Горьком, Харькове и Киеве. На всех этих стройках использовались заключенные. Эрнст видел, что в Германии и России создается невиданная военная мощь. Нацисты вооружали Германию ради защиты от внешних врагов, которые хотят видеть

ее слабой и униженной, а большевики вооружали Россию для защиты от империалистов, которые хотят задушить первое в мире социалистическое государство. На самом деле нацисты готовили захват важного для Великой Германии жизненного пространства, а большевики — избавление Европы от империалистического ига.

Самолеты Хейнкеля в Испании

Гитлер принял делегацию генерала Франко во главе с полковником Болина 25 июля 1936 года и дал согласие помочь перебросить мятежные войска из Северной Африки в Севилью в Испании. На следующий день первый Ю-52 вылетел из берлинского аэропорта Темпельхоф в Марокко, ведомый резервистами Люфтваффе. За ним последовали еще двадцать девять транспортных «Юнкерсов», которые начали перевозить марокканских солдат из Тетуана вдоль побережья Атлантики в захваченную франкистами Севилью. Десант первого дня составил три тысячи отборных националистов. За два последующих месяца по воздуху перебросят еще 12 тысяч марокканских солдат, и это будет первая успешная воздушная переброска солдат для ведения боевых действий.

Через шесть дней 86 добровольцев, уволенных из Люфтваффе, с испанскими фамилиями в документах, сопровождая шесть истребителей-бипланов Не-51, двадцать зенитных орудий и несколько тонн амуниции, на корабле отплыли из Гамбурга в Испанию. Через неделю они были в Севилье.

Истребители Хейнкеля оказались на аэродроме у Саламанки, куда через Португалию были доставлены еще девять Не-51. Первоначально немецкие пилоты выступали только в роли инструкторов, помогая испанцам освоить новые для них самолеты. Но когда из-за низкого уровня летной подготовки за первую неделю четверть истребителей была потеряна, немецким инструкторам было разрешено участвовать в боевых вылетах.

Эрнст Хейнкель читает донесения из Испании. Пилоты Люфтваффе одержали первые победы на его истребителях Не-51. Число побед растет. Сбиты восемь республиканских бомбардировщиков «Потез-540» и «Бреге-19». Затем в воздушном бою его Не-51 одержал верх над истребителем «Ньюпор-52». Но вот и первая потеря. Немецкий пилот выбросился с парашютом, когда его Не-51 загорелся после атаки республиканского истребителя «Девуатин-371».

Теперь досадный отказ мотора сразу после взлета с

аэродрома, расположенного рядом с городом Витория. Высота была небольшая, истребитель Не-51 начал планировать, но зацепил башню городского собора, рухнул и сгорел на Соборной площади. Пилот погиб. Но в Испанию прибыли еще десять немецких летчиков-истребителей.

В сентябре 1936 года по запросу франкистов в Испанию привезли двадцать разведчиков и легких бомбардировщиков Хейнкеля Не-46С. Испанцы назвали эти двухместные машины «Индейками», и они несли в отсеке фюзеляжа двадцать дясятикилограммовых бомб. В составе групп «Юнкерсов» Ju-52, переделанных в бомбардировщики, под прикрытием истребителей Не-51 они участвовали в налетах на Мадрид и множестве других операций.

Республиканцам самолеты поставляли Советский Союз, Франция, США, Голландия, Англия и Чехословакия. Вслед за советскими военными советниками через третьи страны в сентябре начали прибывать и бомбардировщики СБ. В октябре советские торговые суда привезли в порты Испании десятки истребителей И-15 и И-16. В Советский Союз был вывезен золотой запас правительства Испании. Когда победят франкисты, то испанское золото оставят в счет оплаты поставок советской военной техники республиканцам.

Эрнст четко видел, что война в Испании разгорается и принимает открытый характер международного военного конфликта. В Германии сформирован и отправлен в Испанию легион «Кондор» из четырех с половиной тысяч так называемых «добровольцев» Люфтваффе. Его 88-й истребительный полк состоит из четырех эскадрилий.

Опять Эрнст Хейнкель читает свежие донесения из Испании. Воздушный бой его истребителей Не-51 с бипланами русских И-15 над Мадридом 13 ноября 1936 года. Девятка из четвертой эскадрильи 88-го истребительного полка легиона «Кондор» сразилась с двенадцатью истребителями И-15. Три русских пилота погибли с их истребителями. Потеряно четыре Не-51, и два их пилота погибли. Командир эскадрильи обер-лейтенант Эберхардт столкнулся лоб в лоб с истребителем И-15. Командир звена этой эскадрильи лейтенант Хенрици с пробитым пулей легким сумел дотянуть до территории франкистов и сесть, но тут же умер в кабине от потери крови.

Новое донесение из Испании. В легион «Кондор» прибыли три опытных истребителя его конкурента Мессершмитта. «Так, начало положено, — подумал Эрнст. Скоро туда привезут и его серийные истребители». Но на следующий день он получает уведомление, что и его шестой опытный истребитель Не-112 с 20-

миллиметровой автоматической пушкой, размещенной в развале блоков цилиндров и стреляющей сквозь полый вал винта, отправляют в Испанию.

Истребитель Хейнкеля оказался единственным пушечным истребителем не только в легионе, но и во всей франкистской авиации. Поэтому его решили использовать в качестве штурмовика против наземных целей. Он стал наносить удары по республиканской автобронетехнике, полевым укреплениям и артиллерийским позициям. Во время атаки бронепоезда истребитель Не-112 своей пушкой с третьего захода подорвал боекомплект в одном из вагонов и вывел из строя весь состав.

Эрнсту было тяжело читать подробное описание гибели в Испании своего истребителя. При заходе на посадку 19 июля 1937 года внезапно заклинил мотор. Унтер-офицер Макс Шульце пытался дотянуть до полосы на планировании, но приземлился до ее начала с большим углом атаки и ударился хвостом. Фюзеляж разломился пополам, но пилот не пострадал. Самолет списали.

Но у Хейнкеля в это время в Испании воевал его девятый опытный истребитель Не-112 с очень высокими летными характеристиками и мощным вооружением. У него были два синхронных пулемета MG-17 с боекомплектом по 500 патронов на ствол и две 20-миллиметровые пушки «Эрликон» в консолях крыльев с боезапасом по 60 снарядов. Серийные «Мессершмитты» Bf-109 B тогда были вооружены всего двумя пулеметами. Но за четыре месяца боевой стажировки в Испании этому истребителю Хейнкеля, налетавшему там более пятидесяти часов, так и не довелось принять участия в воздушном бою. Его тоже назначили штурмовиком.

Так выглядел истребитель Не-112 V-9, воевавший в Испании

Поздней осенью 1938 года франкисты купили у Хейнкеля 19 его серийных истребителей Не-112 для своих ВВС. Самолеты

поступили в разобранном виде и были смонтированы немецкими механиками. Переучивание испанцев на новую технику прошло быстро и без проблем. В качестве инструкторов выступали пилоты, ранее летавшие на прототипах He-112. Новая истребительная группа состояла из двух эскадрилий. На машинах первой эскадрильи коки винтов и законцовки килей покрасили в красный цвет, а на второй — в желтый. Через два дня после боевого развертывания группы и начала патрулирования вдоль линии фронта истребитель Хейнкеля сбил И-16. Но еще через два дня четырехпулеметный И-16, обозначенный как тип 10, называемый в Испании «Супер Моска», сбил «Хейнкеля». Это была единственная боевая потеря среди истребителей Хейнкеля в испанской войне. He-112 стали летать на разведку и штурмовку вражеских войск и железнодорожных объектов. 20-миллиметровые пушки оказались весьма эффективны против паровозов и легкой бронетехники.

Специальная разведэскадрилья AS/88 легиона «Кондор» получила двенадцать скоростных He-70 F-1, девять многоцелевых гидросамолетов He-59 и шесть морских разведчиков He-60. На нескольких торговых судах в порт Кадис привезли деревянные контейнеры с ее разобранными самолетами. Разведэскадрилья AS/88, укомплектованная самолетами конструкции Хейнкеля, начала боевую работу.

Главной задачей He-70 F-1 была воздушная разведка. Но их посылали и на бомбежку, например, гидроэлектростанции в Северной Каталонии. Вскоре из Германии приплыли еще тринадцать скоростных разведчиков He-70 F-1, а затем еще пять. Ожесточенные бои требовали воздушной поддержки, и скоростные разведчики Хейнкеля стали штурмовиками. Было принято решение передать их ВВС армии Франко в количестве тридцати машин. Часть самолетов была сбита, другие просто списаны по причине сильной изношенности, так что после гражданской войны в строю осталось лишь 10 машин. Спустя четырнадцать лет в Испании еще летал «Хейнкель» He-70 F-1.

Гидросамолеты Хейнкеля He-59 и He-60 выслеживали и нападали на республиканские транспортные суда, наводили на них боевые корабли франкистов и даже атаковали наземные укрепления при поддержке наступления франкистов.

Сначала двухместные морские разведчики He-60 базировались в Кадисе, на самом юге побережья Атлантики, и основной их задачей было наблюдение за судоходством и перехват судов, направлявшихся в контролируемые республиканцами порты на севере. Потом «Группа 60» была переведена в бухту Паленса на Майорке. Обычно He-60 вылетали

парой и для обмена информацией с базой и между собой использовали радиосвязь. Четыре оставшиеся у испанцев после войны He-60 эксплуатировались еще десять лет.

С базы на острове Майорка гидросамолеты Хейнкеля контролировали все республиканское побережье. Эрнст с удивлением узнавал из донесений, что его гидросамолеты даже выполняли роль ночных штурмовиков. Когда перед ними поставили задачу нарушить автомобильные и железнодорожные перевозки по побережью, которые республиканцы проводили ночью, то был изобретен новый тактический прием. He-59 подлетали к побережью на большой высоте, глушили моторы, набирали на снижении скорость и бесшумно атаковали движущиеся с включенными фарами автомобили и железнодорожные составы. Четырех бомб по 250 кг, которые брал на борт He-59, вполне хватало, чтобы потопить транспортное судно.

Поплавки не раз спасали экипажи при боевых повреждениях. Подбитая машина просто отлетала в открытое море, сообщала по радио свои координаты и совершала посадку на воду, ожидая помощи. Подходил небольшой корабль и буксировал машину на базу.

Эрнст из донесений узнает, что его гидросамолеты ночью бомбят железнодорожные станции и нефтеперерабатывающие заводы, атакуют морские порты и топят там транспорты с военными грузами. Им пришлось даже защищать свою базу от боевых кораблей республиканцев. Атаки с воздуха вынудили корабли изменить курс и отказаться от запланированного нападения на Майорку.

Пара гидросамолетов отбомбилась по колонне грузовиков, но огнем 20-мм зенитных установок одна из машин была серьезно повреждена, и ей пришлось совершить вынужденную посадку в нескольких километрах от берега. Второй гидросамолет приводнился рядом с поврежденным и забрал его экипаж, а после взлета затопил брошенный He-59 B-2, обстреляв его из пушки.

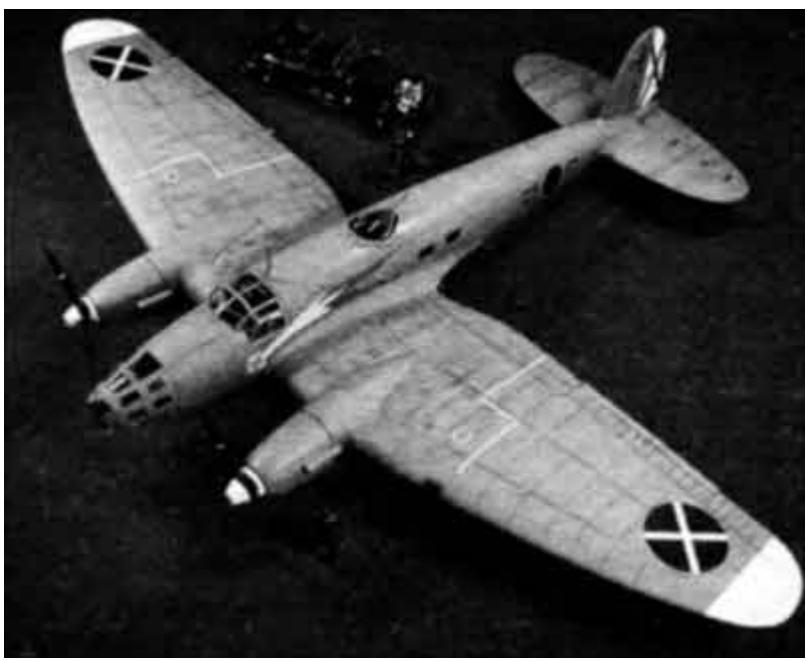
Гидросамолеты He-59 стали брать по две 500-кг бомбы, и их атаки морских транспортов с предельно малой высоты оказались более эффективными.

He-59 B-2, вооруженный торпедой, патрулировал сектор моря между Барселоной и Валенсией. В Валенсийском заливе он обнаружил английский транспорт и сбросил торпеду, угодившую прямо в середину судна. Взрыв расколол его, и оно быстро затонуло. Это был первый после окончания мировой войны случай потопления судна сброшенной с самолета торпедой. К началу 1939 года в составе эскадрильи AS/88 находилось восемь

Не-59. На протяжении всей войны эскадрилья поддерживалась постоянными поставками из Германии новых самолетов взамен потерянных машин. Все Не-59 комплектовались немецкими экипажами, в состав которых включался в качестве наблюдателя испанец для лучшего ориентирования на местности.

Как только новейшие серийные бомбардировщики Хейнкеля Не-111 B-1 поступили на вооружение 154-й эскадрильи Люфтваффе в Ганновере и были освоены летным составом, то в феврале 1937 года поступила команда отправить тридцать машин в Испанию в составе бомбардировочной эскадрильи KG-88 легиона «Кондор».

Эрнст внимательно следит за судьбой этих тридцати своих «хищников». Как они поведут себя в боевых условиях? Уже через месяц после прибытия они начали совершать боевые вылеты на бомбежку аэродромов и сильно укрепленных позиций республиканцев. И сразу приятная новость — бомбардировщик Не-111 B-1 спокойно уходит от преследования республиканских истребителей.



Так выглядел Не-111 B-1 для Испании в 1937 году

После начала серийного выпуска бомбардировщиков

модификации B-2 с более мощными двигателями «Даймлер-Бенц» их сразу же получил и легион «Кондор» в Испании. Все самое новое, чем собирались воевать немцы, теперь отправлялось для проверки и доводки в Испанию. Бомбовая нагрузка He-111 B-2 увеличилась до полутора тонн. Беспокойство Эрнста вызывало слишком большое сопротивление нижней «корзины» с пулеметом и стрелком. Когда самолету ничего не угрожало, ее можно было поднять заподлицо с нижней поверхностью фюзеляжа. Из Испании сообщали, что пользуются этим довольно часто. Потери бомбардировщиков Хейнкеля были чрезвычайно низкими, несмотря на то что полеты в основном совершались днем и без истребительного прикрытия. Из 24 бомбардировщиков, атаковавших бакский городок Гернику 26 апреля 1937 года, его He-111 было только два. Целью были три военных завода, один из которых выпускал авиабомбы, и стратегически важный мост. Сбрасывали 250-кг фугасные бомбы и 1-кг зажигательные, которые вызвали сильные пожары.

Нелегко дался Эрнсту Хейнкелю этот скоростной бомбардировщик. За прошедшие два года сколько опытных машин построено и испытано, сколько потеряно. Процесс конструктивно-технологической доводки двухмоторного бомбардировщика проходил очень трудно — подводили моторы. Но теперь, когда появились новые 1000-сильные моторы «Юнкерс-Мотор» 211 A-1, дело пошло. Новая серийная модификация He-111 E-1 уже несет две тонны бомб, а его максимальная скорость увеличилась до 430 км/ч. Было решено вооружить бомбардировщиками Хейнкеля все четыре эскадрильи легиона «Кондор». Сорок пять новых бомбардировщиков He-111 E-1 отправились в марте 1938 года на войсковые испытания в реальных боевых условиях в Испанию

Когда войска генерала Франко 28 марта 1939 года вошли в Мадрид, то командир легиона «Кондор» генерал-майор фон Рихтгофен приказал своим подчиненным прекратить все боевые действия в Испании. Все самолеты и снаряжение, кроме Ju-87, были оставлены армии Франко.

Через два месяца Германия торжественно чествовала своих героев. Восьмидневный Фестиваль Победы начался с вручения легионерам специальной награды — Немецкого Испанского Креста в золоте. Кроме того, все они получили испанскую военную медаль и медаль за победу. Шестеро особо отличившихся летчиков были награждены такими же крестами, но с мечами и бриллиантами. Торжественное прохождение легиона «Кондор» под Бранденбургскими воротами в Берлине завершило праздник.

Итоги Гражданской войны в Испании изучали не только Генеральные штабы, но и Эрнст Хейнкель. Ему было интересно разобраться в тех закономерностях, на которые влияли особенности конструкции самолетов.

К началу Гражданской войны республиканцы располагали всего двумя сотнями машин. За время войны Советская Россия поставила им почти полторы тысячи своих самолетов. Дружественные им страны Франция, США, Голландия, Англия и Чехословакия — еще пятьсот. Но только СССР и Франция предоставили боевые самолеты. Германия направила в Испанию около 650 самолетов, половина из которых были его, Хейнкеля, самолеты шести различных типов. Итальянская помощь — почти тысяча самолетов.

На счету республиканской авиации было 345 побед, из них 213 одержали советские летчики. Пилоты франкистской авиации одержали 695 побед, из них 314 были на счету немцев, 205 — итальянцев и 176 — испанцев. Небоевые потери истребителей Хейнкеля He-51 составляли всего 10 %, в то время как у его конкурента, Bf-109, — почти 50 %.

Полигон в Испании явился основной вехой в перевооружении Люфтваффе. Немецкие летчики налетали сотни часов, приобрели опыт и отработали тактику боевых действий. Здесь родился новый боевой прием истребителей — полет парой. Здесь обнаружились недостатки конструкции новых боевых самолетов и были обоснованы новые требования к ним.

Глава 9

ЗА МЕСТО ПОД СОЛНЦЕМ

Рекордный истребитель

Тот неприятный разговор с Удетом в начале марта 1936 года в Травемюнде, когда стало ясно, что он проиграл Мессершмитту и его истребитель не будет принят на вооружение, не давал покоя и не отпускал. Эрнст Хейнкель был ранен в самое сердце. Его давнишняя мечта — создать самый быстрый в мире самолет — не реализовалась. Тогда он в состоянии крайнего возбуждения обещал Удету, что на смену истребителю Мессершмитта придет его новый истребитель и он будет иметь невиданную скорость и будет создан всего за полтора года.

Теперь Эрнст сидел за своим большим полированным рабочим столом, упершись щекой о ладонь правой руки, и думал. Высокая настольная лампа под большим круглым абажуром освещала стопку чистых листов бумаги, лежащую перед ним. Он думал о новом истребителе. В сущности, он дал обещание Удету так, для красного словца, скорее интуитивно чувствуя возможность создания такого истребителя. Но никакого конкретного проекта у него не было. Надо его срочно разработать. И это должен быть очень легкий и очень быстрый самолет. Да, скорость — главный параметр. Но какая скорость? Каков ее предел? Это должно быть значение нового абсолютного мирового рекорда! Ну, а как же истребитель? У истребителя свои задачи, он должен маневрировать, взлетать и садиться на приемлемой для рядового летчика скорости. Ведь он обещал Удету новый истребитель, а не гоночный рекордный самолет. И весь смысл разработки нового самолета в принятии его на вооружение и в заказе его серийного производства. Надо найти компромисс. Конечно, это должен быть предельно легкий истребитель, но который можно легко превратить в рекордный скоростной самолет, сняв вооружение, оборудование и установив форсированный мотор. Довольный таким выводом, Эрнст на утро пригласил Генриха Хертеля и Зигфрида Гюнтера.

Эрнст Хейнкель, Зигфрид и Вальтер Гюнтеры

Разговор шел о новом истребителе. Эрнст изложил свою концепцию, но упор сделал на конечную цель — побить абсолютный мировой рекорд скорости. Он напомнил, что рекорд принадлежит итальянцу Франческо Агелло и равен 705 км/ч. Но итальянцы, уступив приз Шнайдера англичанам, лезут из кожи вон и постараются улучшить свой рекорд. Поэтому необходимо планер нового истребителя рассчитать на скоростной напор, соответствующий 750 км/ч. Проработать варианты компоновки и облика машины. И главное, решить, как избавиться от выступающих в поток водяного и масляного радиаторов. Доложить через неделю.

То, что показали Эрнсту через неделю, обрадовало, удивило и испугало. Уж слишком далеко зашли его проектировщики. Варианты проекта выглядели ультрасовременными, но с налетом технического авантюризма. Все представленные машины были еще меньше, чем истребитель Мессершмитта. А это уже, по глубокому убеждению Хейнкеля, снижало боевую эффективность. Малая размерность самолета не позволяла установить тяжелые пушки с большим запасом снарядов и подвешивать бомбы или сбрасываемые бензобаки. Но Эрнст видел, что проектировщики точно усвоили его концепцию. Варианты самолета были нацелены прежде всего на скорость. А ради нее Эрнст мог поступиться и вооружением.

Вместо снижающих скорость радиаторов предлагались сложные системы поверхностного охлаждения воды и масла, которые начали применять итальянцы. Вода под давлением в рубашках мотора не закипает до 110 градусов Цельсия. Часть этой перегретой воды по трубам отводится в камеру парового

сепаратора без избыточного давления и превращается в пар. Пар и вода отделяются друг от друга. Вода возвращается в мотор, а пар по трубам направляется в крылья и попадает в герметичные панели между двумя их обшивками, охлаждается и конденсируется. Образовавшаяся вода центробежными насосами возвращается в мотор.

Охлаждение масла отличалось лишь тем, что оно передавало свое тепло метаноловому спирту в маслоспиртовом радиаторе, а уже спирт испарялся и охлаждался в герметичных панелях хвостовой части фюзеляжа, киля и стабилизатора.

Эрнст прекрасно понимал, что доводка такой системы потребует много сил и времени. Но он также знал, что она позволит увеличить скорость истребителя на 80 км/ч. Он задал Зигфриду Гюнтеру простой вопрос: Что будет с мотором, если в охлаждающей панели крыла во время воздушного боя появятся несколько пулевых отверстий? Тем более что площадь этих панелей значительно больше, чем у радиатора». Нужны эксперименты», — был ответ Гюнтера.

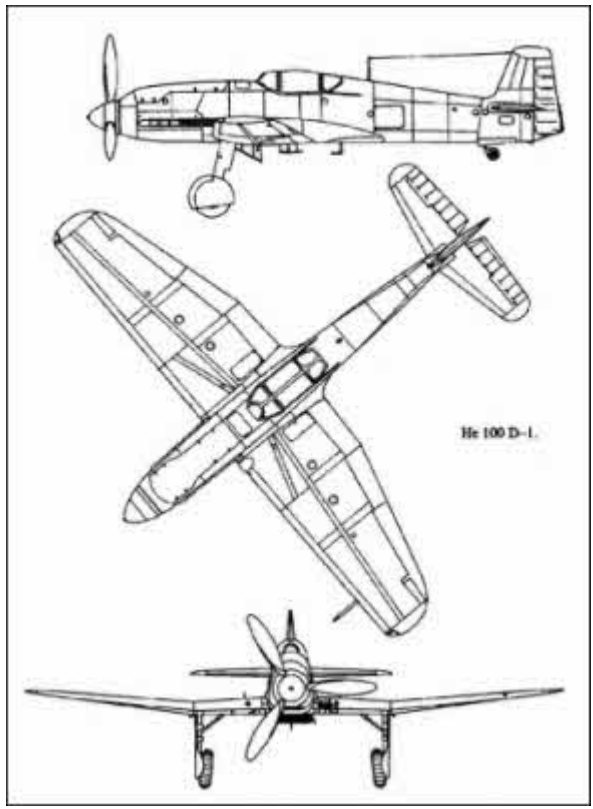
В целом Эрнсту больше других понравился вариант № 3 нового истребителя, он впитал в себя все самые последние рекомендации авиационных научно-исследовательских институтов Германии и выглядел как красивым, так и рациональным.

Обводы фюзеляжа с прямой нижней и кривой верхней поверхностью придавали самолету вид хищника с опущенным носом. Крыло для большей скорости предлагалось набрать из так называемых ламинарных тонких профилей, которые обладают меньшим волновым сопротивлением. Хейнкель уже полностью отказался от эллипсовидных крыльев, как нетехнологичных. Передняя кромка крыла была точно перпендикулярна оси самолета. Прямой центроплан и трапециевидные консоли создавали впечатление, что крыло имеет обратную стреловидность. От предыдущего истребителя Не-112 новый сохранил еле заметный излом крыла по границе центроплана, где крепились ноги шасси, убираемые теперь внутрь под фюзеляж. Относительная толщина профилей центроплана линейно увеличивалась к борту фюзеляжа, и ниши для широких колес получились вместительными. А рядом с нишей колеса в центроплане скомпоновали отсек вооружения. Пока это был синхронный пулемет, ствол которого проходил выше убранной стойки шасси. Третью огневую точку предполагалось разместить в развале цилиндров мотора.

Предлагался новейший мотор «Даймлер-Бенц» DB 601, который еще даже не поступил в серийное производство, но уже

демонстрировал мощность в 1100 л.с.

Этой теме дали название «Проект 1035». Эрнст дал команду Шварцлеру начать выпуск рабочих чертежей и подписал Программу экспериментальных работ по машине, главным разделом которой была отработка испарительных систем охлаждения воды и масла.



Общий вид последнего истребителя Хейнкеля с поршневым мотором

Разработка рабочих чертежей и их последующие изменения, постройка первых опытных самолетов, экспериментальные исследования и доработка охлаждающих систем слились в один непрерывный процесс, который Эрнст Хейнкель отслеживал с присущим ему азартом. А сюрпризы следовали один за другим. То оказалось, что мотор выделяет намного больше тепла, чем рассчитывали. То температурные напряжения от нагревающихся панелей крыла деформировали его. Он разрывался между несколькими новыми и очень важными темами, над которыми

одновременно работали три его завода и конструкторское бюро.

Особое требование Эрнста при разрабоке чертежей — минимальный вес конструкции и производственная технологичность. Именно по этим параметрам обошел его Мессершмитг. Теперь он рассчитывал взять реванш. Весовой контроль чертежей и готовых деталей был жестоким. Но главную экономию веса обеспечили конструкторские решения. Никаких стыков крыла. Оно целиковое, с одним лонжероном и работающей обшивкой. Просто пристыковывается снизу к фюзеляжу. От привычной моторамы отказались, ее функции выполняли силовые боковые панели носовой части фюзеляжа. Топливо размещалось в четырех баках, расположенных за главным лонжероном. Баки занимали 45 % размаха крыла и вмещали 345 л бензина.

Снижение трудоемкости производства серийного самолета было задачей № 2 с самого начала выпуска рабочих чертежей. По сравнению с предыдущим истребителем Не-112 число деталей уменьшилось в два раза и многократно возросло число стандартных изделий. Количество заклепочных соединений уменьшилось более чем в два раза.

Два инженера завода в Маринехе, братья Буттер, изобрели взрывную заклепку. В тех местах конструкции агрегатов, где невозможно подойти с поддержкой, ставили односторонние взрывные. Буттеры умудрились в продольное сверление стержня заклепки со стороны его торца залить такое количество взрывчатого вещества, что после его подрыва от контактного нагрева стержень у торца разбухал настолько, что надежно стягивал пакет и фиксировал соединение. Эти взрывные заклепки впервые были применены на опытных истребителях «Проекта 1035».

Много лет спустя Эрнст Хейнкель любил рассказывать, как он продал лицензию на эти заклепки американцам в 1940 году:

«Прямой телефонной связи с Америкой не было. Переговоры велись из Милана, где у телефона находились: представитель Хейнкеля, итальянский посредник, американский консул в Милане и директор банка Милана. На другом конце провода в Нью-Йорке были: директор американской компании «Дью Пойнт», который покупал лицензию, консул Германии в Нью-Йорке и представитель Дойче-банка. Полтора часа эти джентльмены потратили на то, чтобы представиться и удостовериться в аутентичности документов. Затем из Нью-Йорка сказали:

— У нас чек на 250 тысяч долларов, и мы готовы его передать консулу Германии для компании Хейнкеля. Вы готовы одновременно передать техническую документацию нашему

консулу в Милане?

— Мы согласны, — ответили из Милана.

На этом сделка была совершена к удовольствию обеих сторон».

Все конструкторские решения и технологические находки позволили значительно снизить количество человеко-часов, потребное для производства нового истребителя Хейнкеля.

Первый летный прототип истребителя стоял в сборочном цехе почти готовый, когда в конце октября

1937 года Эрнст решился письменно уведомить Удета, что он выполнил обещание и построил «суперистребитель». Вскоре от него пришел контракт на три опытные и десять предсерийных машин. Эрнст также выбил для этого истребителя круглый номер. В Министерстве авиации ему присвоили обозначение Не-100.

Эрнст был уверен, что его новый самолет даже со стандартным мотором DB 601 покажет более высокую скорость, чем все состоящие на вооружении истребители, и с нетерпением ждал начала его заводских летных испытаний.

Первый образец истребителя без радиаторов Не-100, 1938 год

На заводском аэродроме в Маринехе новый истребитель готовили к первому вылету. В эти морозные и снежные дни летчик-испытатель не вылезает из кабины, привыкая к новейшему интерьеру. Назавтра обещали солнечную погоду, и уже сегодня приступили к расчистке длинной полосы. Завтра будет летный день и будут проводиться сдаточные испытания накопившихся за время непогоды бомбардировщиков. Все так хотели поднять в воздух этот истребитель к 50-летнему юбилею любимого босса.

Он взлетел 22 января 1938 года, за два дня до юбилея Эрнста, и на всех этапах первого полета — взлете, маневрировании в зоне и во время посадки — продемонстрировал вполне приемлемые характеристики. Правда, герметичные панели крыла перегревались. Пришлось увеличивать их размеры и толщину обшивки. Но машину быстро вернули на аэродром, и 1 апреля она перелетела в Рехлин на суд военных летчиков.

Летом в Рехлине летали уже на двух истребителях Хейнкеля без радиаторов, которые развивали на высоте скорость больше 650 км/ч и были устойчивы на пробеге благодаря широкой колее шасси. Но перегревы мотора случались часто, и генерал Удет не спешил принимать истребитель на вооружение. Зато для шантажа соседей его можно было использовать по полной программе.

Звонок по телефону застал Эрнста в его кабинете на заводе в Варнемюнде. Генерал Удет просил его быть в субботу, 20 августа 1938 года, на его заводе в Ораниебурге — ожидается показ командующему ВВС Франции генералу Вюлемину и его штабу. Кроме этого, пятый опытный истребитель Не-100, который проходит заводские летные испытания в Маринехе, должен в десять утра того же дня стоять на полосе, готовый по команде лететь на аэродром Ораниенбурга и сесть там. Пилот получит все необходимые инструкции.

Спектакль перед французами был разыгран как по нотам. Эрнст Хейнкель находился в толпе встречающих высших офицеров во главе с Мильхом и Удетом. После того, как французов провели по огромным цехам завода, им показали заготовленное аэрошоу. Пустой бомбардировщик Не-111 выделывал в воздухе невероятные фигуры, затем он выключил один двигатель и показал французам, что и на одном он может летать также успешно. Полет Не-111 произвел ошеломляющее впечатление. Впечатлили французов и десятки выставленных на стоянках, уже сданных заказчику, таких же машин. А когда французам показали многочисленные новейшие, прекрасно оборудованные бомбоубежища, недосягаемые для их фугасных бомб, то у генерала Вюлемина вырвалось: «Боже милостливый!»

Но кульминация спектакля была впереди. Удет приглашает генерала Вюлемина в свой тихоходный «Шторх», чтобы показать ему весь авиационный завод с высоты птичьего полета. Как только они взлетели, самый молодой летчик-испытатель Хейнкеля, двадцатитрехлетний шваб Ганс Дитерле, сидящий в кабине истребителя Не-100 V-5 в Маринехе, получает команду: «Лети». Его время полета до Ораниенбаума — двадцать минут. Подробно проинструктированный, он знает, что делать.

Самолет Удета медленно заходит на посадку. Вдруг генерал

Вюлемин, сидящий в правом кресле, взглядом опытного летчика замечает, что справа им наперерез на огромной скорости несется истребитель. Он, как тень, прошипел перед носом их самолета, сделал красивую горку и, мягко приземлившись, подрулил к толпе гостей и хозяев. Затем совершил посадку и Удет. Но французы уже кинулись к истребителю и начали его рассматривать со всех сторон. Началась импровизированная пресс-конференция Мильха, которую он открыл, повернувшись к Вюлемину и затем к Удету:

— Это новейший истребитель Германии. Скажите мне, Удет, как обстоят дела с его массовым производством?

— Второй конвейер уже работает, а третий заработает через две недели, — невозмутимо ответил Удет, закатив к небу глаза.

Тут Удет перехватывает недоуменный взгляд Хейнкеля, тащит его за рукав в сторону и зло шепчет: «Иногда надо дуть в свою трубу вместе со всеми!»

Это было время так называемого «судетского кризиса», когда Германия объявила о намерении силой присоединить населенную немцами Судетскую область Чехословакии, оказавшись на грани войны с этой страной, а также с поддержавшими ее Англией и Францией. Заявив о готовности воевать за Судеты, Гитлер откровенно блефовал: к большой войне сразу с тремя европейскими государствами ни армия, ни Люфтваффе не были еще готовы.

Но вклад Эрнста Хейнкеля в эту игру демонстрации мощи военной авиации Германии был очень высоко оценен. Однако принимать на вооружение его скоростной истребитель Геринг не собирался. «На переправе коней не меняют» — Геринг уже сделал ставку на истребитель Мессершмитта, а предстояла война. Хейнкель, выполняя контракт, в апреле и июне 1939 года поставит в Рехлин на испытания военным шестой, седьмой и девятый опытные истребители Не-100. Последний был оснащен пушкой в развале мотора и двумя пулеметами в корне крыльев.

Но к этому времени Удет уже выдаст контракт Курту Танку, главному конструктору компании «Фокке-Вульф», на разработку истребителя Fw-190 с мотором воздушного охлаждения. А Хейнкелю предложили переделать истребитель под мотор Jumo 211. Но он это делать не стал и на свои деньги построил еще 12 истребителей Не-100, которые разрешили продать. Покупатели: Японский флот и СССР.

Три самых скоростных в мире истребителя Не-100 были зимой 1939/40 года привезены в Москву. Они были вооружены только тремя пулеметами. Советские конструкторы довольно быстро пришли к выводу о том, что Не-100 более напоминает

спортивный самолет и его герметичные панели-конденсаторы слишком сложны для массового производства истребителя в СССР. Отдельные конструкторские решения были использованы при разработке и модернизации советских боевых машин.

Мировые рекорды

Авиационные рекорды в нацистской Германии были в большой цене. Простые немцы могли гордиться своими авиаторами за их выдающиеся мировые достижения. Они наглядно убеждались, что усилия национал-социалистов в создании мощной авиапромышленности дают результат — немецкие самолеты лучшие в мире. Патриотические чувства сплачивали людей, нация консолидировалась. Это прекрасно видел Геббельс и старался изо всех сил.

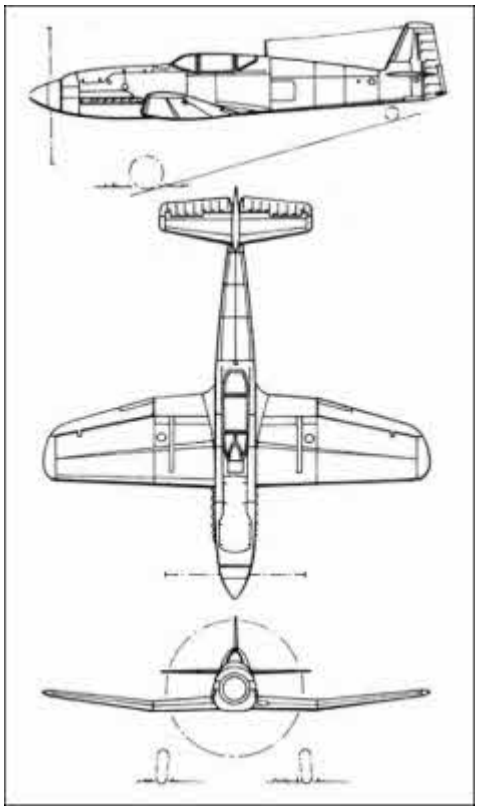
Вместе с Гитлером он разрабатывает планы психологической войны с соседями с целью расширения территории Германии и объединения всех немцев. Мировые авиационные рекорды немецких самолетов в этих планах учитываются как важный инструмент запугивания и шантажа. И они убеждаются, что этот инструмент работает. Поэтому Геринг всячески поощряет и щедро оплачивает строительство рекордных самолетов и проведение их летных испытаний.

Когда конструкция истребителя Хейнкеля Не-100 приняла осязаемые формы, Эрнст дает команду проектировщикам на ее основе разработать специальный рекордный вариант самолета, в котором все должно работать только на пролет два раза в обоих направлениях мерной базы в три километра на высоте менее 75 метров со скоростью 750 км/ч. Высочайшая квалификация пилота дает возможность увеличить посадочную скорость, уменьшая площадь крыла. Специальный форсированный мотор «Даймлер-Бенц» DB 601 с увеличенной компрессией и оборотами, высокооктановым бензином и впрыском спирта может обеспечить мощность 1800 л.с. Третий опытный самолет, Не-100 V-3, будет построен в варианте рекордного самолета.

Рекордный опытный фактически был уже совершенно другим самолетом, чем истребитель. У него было маленькое крыло, более обтекаемый фонарь и все предпосылки установить новый абсолютный мировой рекорд скорости.

Уже многие самолеты конструкции Хейнкеля устанавливали мировые рекорды, но его страсть к скорости не уменьшалась. А тут, как гром, сообщение — Мессершмитт на своем опытном истребителе Bf 109 V-13 с форсированным мотором DB 601,

который на короткое время мог развить 1600 л.с., 11 ноября 1937 года установил мировой рекорд скорости — 610 км/ч. После чего Гитлер с большой свитой посетил завод Мессершмитта в Аугсбурге.



Общий вид рекордного Не-100

Эрнст решает не отставать и, пока строятся рекордные машины, использовать то, что уже есть. Убедившись, что Не-100 в варианте истребителя получился, он понимает, что даже этот самолет может принести ему рекорд. В конце апреля 1938 года он дает команду своему верному Кехлеру как можно быстрее готовить второй опытный к побитию мирового рекорда скорости по замкнутому маршруту в сто километров. Для Не-100 даже в варианте истребителя рекорд итальянцев — 550 км/ч — легкая добыча. Но готовить Не-100 V-2 к рекордному полету надо со всей тщательностью. А строящийся рекордный Не-100 V-3 будет бить абсолютную скорость по прямой.

С наступлением майского тепла Кехлер доложил Эрнсту, что второй опытный к рекордному полету готов. Сам самолет и готовить было нечего. Он уже с марта летал. Надо было только снять пулеметы с крыльев. На побережье Балтики между курортным городком Мюриц и аэродромом города Вустров оборудовали посты спортивных комиссаров с телефонной связью и кинокамерами. Решили лететь сразу после праздника Троицы.

Но в воскресенье, в Троицын день, на аэродроме в Варнемюнде приземляется двухмоторный «Зибель 104» генерала Удета. Теперь он стал большим начальником — ему подчинялось Техническое управление министерства, и все заказы новых самолетов шли через него. А он имел манеру сам облетывать все опытные образцы и выносить свое заключение об их нужности. Он уже полетал на первом экземпляре нового истребителя Хейнкеля в Рехлине и теперь горел нетерпением взглянуть на улучшенный второй. Его первый вопрос к Эрнсту — как обстоят дела со вторым летным экземпляром истребителя — сразу раскрыл цель неожиданного визита. Эрнст доложил, что самолет готовится к рекордному полету на заводском аэродроме в Маринехе. Тогда Удет настоял, чтобы они поехали туда на машине Эрнста.

Почему-то всю дорогу Удет молчал и думал о своем. На стоянке аэродрома они издали увидели одинокий истребитель и копошащихся под ним людей. Подъехав, обнаружили тут ведущего инженера Кехлера, летчика-испытателя Хертинга и механиков, которые красили нижнюю поверхность самолета в желтый цвет, чтобы он был лучше виден на фоне неба.

Возбужденный приездом высокого начальника, Эрнст вдруг подумал: «А что, если рекордный полет выполнить в его присутствии? Ведь это было бы здорово, такой важный свидетель! И реакция на рекорд в высших кругах будет более весомой». И тогда он во всеуслышание заявил, что можно полететь на побитие рекорда и сегодня Троица может быть самым подходящим днем. Все застыли от удивления. Кехлер в упор смотрел на шефа с выпученными от ужаса глазами, но, встретив твердый взгляд совсем сузившихся глаз Эрнста, понял, что это приказ. Уже совсем бодрым тоном он громко произносит: «Это можно, вы же знаете, у нас все готово».

В это мгновение Удет отодвигает Кехлера и, пристально смотря на Эрнста, спрашивает: «Скажите, а я не мог бы лететь на нем?» Немая сцена повторяется. Кехлер поворачивается к пилоту Хертингу. Тот пожимает плечами и смотрит на Хейнкеля с мольбой о помощи и защите, чувствуя, что у него хотят отнять такую редкую возможность прославиться. Но Эрнст даже мечтать не мог о такой удаче. Рекорд на его самолете установит самый

знаменитый летчик Германии, которому поручено решать, какой самолет принимать на вооружение. Да он с удовольствием отдаст в руки этого лысого генерала Удета свой истребитель. Но откажется ли Хертинг?

А Удет уже фамильярно обнимает Хертинга и быстро-быстро ему что-то говорит. Мрачное лицо капитана начинает светлеть. И он объявляет, что отказывается от полета в пользу генерала.

В четыре часа дня к побитию рекорда все было готово. Все спортивные комиссары, наблюдатели и операторы на местах. Хертинг и Кехлер еще раз проинструктировали Удета, подробно объяснив весь план рекордного полета и особенности самолета. Ведущий инженер специально несколько раз повторил, что новая система охлаждения мотора еще далека от совершенства и если загорятся маленькие красные лампочки слева на приборной доске, то надо немедленно убрать газ и как можно скорее садиться.

Как обычно, невозможно было понять, понимает ли Удет все, что ему говорят. Похоже, ему все это уже надоело. Он властно прерывает инструктаж: «Ладно, я сделаю только испытательный полет. Запускай мотор!»

С оглушительным ревом Удет взлетел и с набором высоты скрылся в направлении побережья. По телефону тут же доложили, что желтый самолет пересек линию старта, и отсчет времени начался. Затем сообщили — облетел аэродром Вустров и летит обратно. Как только Удет пересек финишный створ, спортивный комиссар позвонил Хейнкелю: «Есть рекорд! 635 км/ч».

Радостный и возбужденный, Хейнкель со своими инженерами на нескольких автомобилях встречал приземлившийся и рулящий истребитель прямо на полосе. Заподозрив неладное, Удет, сдвинув створку фонаря, прокричал им:

— Что случилось?

— Рекорд! Рекорд! — орал Кехлер, что было мочи, высунувшись наполовину из открытого окна автомобиля.

— Но я не делал ничего для рекорда, я просто летел по маршруту, — уже спокойно объяснял Удет в кругу инженеров. — Да, кстати, а что означают эти чертовы красные лампы слева? Они беспрерывно мигали.

— Что? Они горели? — орал побледневший Кехлер. — Я же говорил вам, господин генерал, это аварийные лампы. Что же вы наделали! Вы были обязаны немедленно сесть.

— Что я наделал? — повторил вопрос Удет. — Я смотрел вперед, а там не было красных ламп.

На фоне истребителя He-100 V-2, побившего мировой рекорд (слева направо), Кехлер, Шварцлер, Зигфрид Гюнтер, Удет, Хейнкель, Хертель и Хертинг

К этому времени все ведущие инженеры Хейнкеля уже были на аэродроме и сфотографировались с Удетом на фоне еще горячего истребителя.

Установленный рекорд произвел сенсацию. А Геббельс раскрутил легенду о невероятной мощи боевой авиации Германии. Ведь даже серийный истребитель побивает мировой рекорд. Но в Англии и Франции этот рекорд действительно восприняли как новую угрозу.

А Удет, обладавший еще и даром карикатуриста, в очередном дружеском шарже на Хейнкеля изобразил себя вылезающим из кабины перегретого истребителя после установления рекорда и выставившим ногу с генеральским лампасом. Радостный Хейнкель пожимает ему руку и благодарит за рекорд.

Дружеский шарж Удета

Через два месяца после овладения рекордом скорости по кругу Эрнст Хейнкель пошел на штурм абсолютного мирового рекорда скорости по прямой. Тут уже потребовался специальный рекордный вариант истребителя He-100 V-3, который в Варнемюнде облетывал Ничке. Он только недавно оправился после серьезных травм, полученных в аварии экспериментального скоростного самолета, отбросившей Хейнкеля на несколько месяцев назад. Теперь он доверил Ничке самый важный для него самолет, который должен осуществить его давнюю мечту — завладеть абсолютным мировым рекордом скорости.

Конечно, эта машина, ее специальный мотор и техника рекордного полета были доведены до предельного уровня очень рискованного фокуса. Из-за маленького крыла взлетная и посадочная скорость была намного большей, чем у обычных истребителей. Взлет и посадку на такой машине могли совершить только самые подготовленные и талантливые летчики-испытатели. Перефорсированный мотор имел общий ресурс всего 60 минут и устанавливался только для одного рекордного полета. Для летных испытаний машины и тренировок устанавливался обычный мотор. Этот специальный мотор после запуска и раскрутки нельзя было дросселировать — он сразу глох.

На заводском аэродроме в Варнемюнде 5 сентября 1938 года все было готово для рекордного полета.

Оборудованная измерительной техникой мерная база, над

которой должен пролетать Ничке на малой высоте, пролегала рядом по побережью. Эрнст Хейнкель и Джозеф Кехлер были на аэродроме. Механики раскрутили чудо-мотор, и Ничке очень энергично взлетел. И тут с земли было отчетливо видно, что одна нога шасси не убралась. Самолет носился над аэродромом, и Ничке делал отчаянные попытки убрать эту ногу или выпустить убравшуюся. Эрнст считал, что посадка на одну ногу на такой скорости — верная смерть. Он жестами показывал Ничке, чтобы он уходил на высоту и бросал самолет. Ничке сделал еще несколько заходов на полосу, создавая то положительную, то отрицательную перегрузку и пытаясь сорвать с замков какую-нибудь из ног шасси, но они не поддавались. Тогда он пошел в набор высоты и выбросился из кабины. Но мощная струя работающего на максимальных оборотах воздушного винта прижимает его к фюзеляжу, и он ударяется о киль. Дикая боль пронзила плечо, но он нашел в себе силы дернуть за кольцо. Со сломанной ключицей он медленно спускался на парашюте. Рекордный самолет Не-100 V-3 был разбит вдребезги.

У Эрнста есть еще один построенный рекордный — восьмой опытный 100-й. Пока нет специального форсированного мотора, можно тренировать на нем пилота. Но кому поручить эту ответственную миссию? Эрнст долго перебирал всех своих летчиков-испытателей и остановился на самом молодом — Гансе Дитерле.

Но Дитерле оказался весьма предусмотрительным. Он потребовал изменить место гонки. Побережье Балтийского моря славится своими порывистыми ветрами, а условия Международной авиационной федерации, утверждающей рекорды, определяют высоту полета на мерной базе не более 75 метров над землей. При полете с максимальной скоростью на высоте 50 метров достаточно одного сильного порыва ветра, чтобы бросить самолет или в землю или выше 75 метров с неминуемой дисквалификацией полета. Надо перебираться в тихое место в середине Германии. Хейнкель остановился на районе аэродрома в Ораниенбурге, и Дитерле приступил к тренировочным полетам на рекордном самолете Не-100 V-8 с обычным мотором.

Рекордный вариант истребителя Хейнкеля He-100 V-8

Миновало полгода, пока новый форсированный мотор доставили в Ораниенбург. Все было готово 30 марта 1939 года. Дитерле взлетел в 5 часов 23 минуты пополудни, машина работала как часы, и он блестяще выполнил весь план рекордного полета. Спортивные комиссары рассчитали среднюю скорость четырех пролетов мерной базы, она оказалась равной 746,6 км/ч. Прежний абсолютный рекорд скорости, установленный итальянцем Франческо Агелло в 1934 году на гидросамолете МС72, равнялся 709 км/ч.

На следующий день, когда Эрнст сел за рабочий стол в своем кабинете на заводе в Маринехе, секретарша принесла целую стопку поздравительных телеграмм, верхние две были от Гитлера и Геринга. Растроганный таким вниманием, Хейнкель уже распорядился готовить в конце апреля пышный и грандиозный прием гостей на самом высоком уровне по случаю абсолютного мирового рекорда. Почти все было готово к этому дорогостоящему банкету, когда Эрнсту сообщили ужасную новость. Его конкурент, этот Мессершмитт, снова обошел его. Летчик-испытатель Фриц Вендель 26 апреля на специальном рекордном самолете Ме-209 V-1 с таким же суперфорсированным мотором компании «Даймлер-Бенц», какой продали ранее ему, побил его абсолютный рекорд. Средняя скорость четырех пролетов — 755,14 км/ч, а в первом пролете самолет развил скорость 782,3 км/ч.

Если бы самолет Мессершмитта показал среднюю скорость всего на полкилометра в час меньше, он не отобрал бы рекорд у Хейнкеля. А теперь Дитерле и Кехлер со своими аэродинамиками пытаются разгадать фокус Мессершмитта. Оказалось, что в

правилах ФАИ нет указания о высоте рекордного полета над уровнем моря. И самолет Мессершмитта, пролетая над высокогорной землей Баварии, фактически летел над уровнем моря на полкилометра выше, в более разряженном воздухе, где сопротивление самолету меньше.

Расставаться так быстро с абсолютным мировым рекордом было очень жалко, и Эрнст предложил сделать попытку отобрать рекорд у Мессершмитта, летая с аэродрома Лехфилд, западнее Мюнхена.

Встреча с «другом» Удетом показала Эрнсту всю низость этого человека. Ведь он прекрасно знал обо всех приготовлениях Мессершмитта. Знал, что уже через пять дней после его рекордного полета Мессершмитт предпринял попытку отобрать рекорд. И только остановка двигателя в воздухе и забрызгивание маслом фонаря кабины у его Ме-209 V-2 не позволили это сделать. Тогда при посадке этот самолет перевернулся, и его списали. Конечно, Удет прекрасно знал и о готовящемся полете Ме-209 V-1.

Сначала Удет юлил. Он-де не верил, что Мессершмитту это удастся. Но тут же раскололся и раздраженно выложил: «Это же нонсенс для всего мира, когда опытный истребитель Не-100 обладает рекордом, а серийный, всем известный как наш основной истребитель, Bf109 рекорда не имеет. И мне не нравится ваша новая идея повысить рекорд». Вскоре пришло официальное письмо министерства, в котором главный инженер Лахт давал указание Хейнкелю прекратить все работы по установлению нового рекорда скорости.

Новые морские самолеты

Лучше Хейнкеля самолеты на поплавках никто делать не умел. Много лет своей конструкторской работы он потратил, чтобы приучить самолет взлетать и садиться на морскую волну. Теперь, когда он боролся за место под солнцем при новой власти, его опыт был востребован и он не отказывался от заказов.

Его ближний морской разведчик, одномоторный биплан Не-60, оказался очень нужным флоту. Но он проектировался в 1932 году, и сейчас Эрнст Хейнкель чувствовал, что может создать более совершенную машину в этом же классе. Эрнст поручил Зигфриду Гюнтеру проработать облик и компоновку нового морского разведчика для кораблей и береговой охраны.

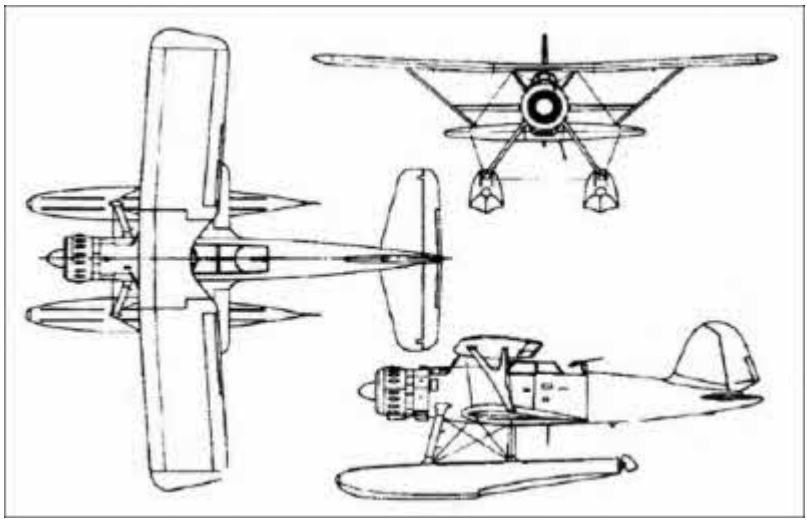
Зигфрид принес компоновку нового гидросамолета, на котором стоял звездообразный мотор воздушного охлаждения

BMW, закрытый кольцом НАКА. Следуя за круглой формой обтекателя мотора, сечение фюзеляжа тоже стало круглым. А сам фюзеляж стал металлическим и гладким. Вместо биплана предлагался полутороплан с маленьким нижним крылом. Все достижения аэродинамики нашли свое отражение в конструкции двухместной машины. Эрнст Хейнкель подписал чертежи общего вида и компоновки почти без замечаний.

Министерство авиации летом 1935 года приняло предложение Хейнкеля, присвоило самолету индекс Не-114 и заказало сразу пять опытных и десять предсерийных машин.

К самолету предъявлялось одно трудное требование — он должен храниться в небольшом ангаре на палубе корабля. Поэтому консоли верхнего крыла поворачивались назад.

Но этап конструктивно-технологической доводки этого самолета неожиданно оказался трудным и длинным. 9-цилиндровый мотор BMW не поспевал, и на первые два опытных Эрнст решает установить имеющиеся моторы жидкостного охлаждения. Только третий опытный самолет получил мотор BMW. Летные и морские испытания начались, а доклады о первых результатах буквально бесили Эрнста. Самолет неустойчив на воде. Даже при небольшом волнении поплавки зарывались в воду. Начали экспериментировать с формой поплавка. Потом обнаружилась недостаточная прочность фюзеляжа. Испытания, анализ, изменения чертежей, доработка выпущенных машин — этот процесс шел беспрерывно. Испытывались одновременно 15 машин — все опытные и предсерийные.



Общий вид гидросамолета Не-114

Эрнсту уже казалось, что он победил морскую стихию. Машину довели до приемлемой кондиции и запустили в серийное производство по лицензии на заводе компании «Везер». Серийный Не-114 уже имел поплавки с семью отсеками, которые могли использоваться в качестве топливных баков. Запас бензина составлял 640 л, а с заполненными баками в поплавках — почти в два раза больше. Машины имели мотор BMW-132K мощностью 960 л.с., с трехлопастным винтом-автоматом диаметром более трех метров.

Всего построили более ста таких машин в разных модификациях. Первый серийный самолет был поставлен в школу морской авиации. Но немецкие летчики недолго эксплуатировали Не-114, им все еще не нравилось его поведение на воде. И когда «Арадо» представила им свой новый гидросамолет низкоплан Аг-196, он показался им более привлекательным. Хейнкелю разрешили торговать. Шведы купили двенадцать, румыны — двадцать четыре. Даже Дания заказала четыре Не-114, но не успела получить — ее оккупировали немцы.

Линия двухмоторных гидросамолетов Хейнкеля была продолжена разработкой Не-115. Опять Зигфрид Гюнтер работал над проектом. Требовался многоцелевой гидросамолет для патрулирования побережья, разведки в открытом море, постановки мин и ударов по кораблям торпедой и бомбами. Это уже был не биплан, как Не-59, а изящный моноплан с такими же моторами, какие стоят на всех серийных Не-114.

Взлет гидросамолета Не-115, 1938 год

Но появился конкурент — компания «Блом унд Фосс». Она

тоже представила в министерство свой проект двухмоторного самолета на поплавках — На-140. Контракт на три опытных образца выдали 1 ноября 1935 года обоим претендентам. Первый опытный самолет Хейнкеля взлетел с воды в августе 1937 года.

В начале следующего года стало ясно, что Не-115 лучше, и Хейнкель получает контракт еще на один эталонный самолет для серии и десять предсерийных. Весной и летом начинаются летные и морские испытания улучшенных вариантов гидросамолета. Он теперь становится настоящим хозяином моря, способен улететь за две тысячи километров, найти терпящий бедствие корабль, в том числе и подводный, и оказать ему помощь. Он может сесть в любой точке моря и в любое время, взять на борт больного или доставить людей к борту корабля. Войсковые испытания десяти предсерийных машин показали их высокую боевую эффективность.

Эрнст опять думал о рекорде скорости. В классе гидросамолетов ФАИ регистрировало восемь отдельных рекордов на дистанциях в тысячу и две тысячи километров для четырех значений перевозимого груза от нуля до двух тонн. Эрнст знал — его Не-115 настолько хорош, что если нагрузить его двумя тоннами и запустить на две тысячи километров, то можно в одном полете установить сразу все восемь рекордов. Его выбор пал на первый опытный — он уже отработал почти всю свою программу летных испытаний, и его можно забрать на завод и доработать для рекордного полета. Но кому поручить рекордный полет, который займет более шести часов? Ничке все еще в госпитале. И Эрнст приглашает летчика-инженера Фридриха Ритца. Маршрут проложили вдоль побережья Балтики от Любека на западе до городка Леба на востоке. Его надо пройти четыре раза.

На машине Не-115 V-1 сняли кабину штурмана-бомбардира в носовой части фюзеляжа и установили идеальный обтекатель из фанеры. Отрегулировали моторы, чтобы они одинаково тянули и не создавали разворачивающего момента.

Рекордный полет состоялся 20 марта 1938 года. Двухмоторный гидросамолет с большими поплавками пролетел первую тысячу километров со средней скоростью 330,6 км/ч. Затем из-за сильного встречного ветра его скорость чуть снизилась. Но все восемь мировых рекордов были установлены. Лучшей рекламы этому гидросамолету Хейнкеля придумать было трудно. Норвежцы тут же заказали шесть машин. Шведы заказали двенадцать. И Министерство авиации Геринга заказало 34 машины для береговой охраны. Машины серии Не-115 А-1 выпускал завод в Маринехе. Они могли нести торпеду или три

250-кг бомбы в отсеке фюзеляжа. Кроме того, были два держателя под крылом.

Гидросамолет Хейнкеля He-115 V-1 готов к рекордному полету

Но нацистская Германия, как и Советский Союз, в это время остро нуждается в иностранной валюте. Поэтому Хейнкелю предложили сначала выполнить поставки He-115 за границу. Эрнст обеспечивает срочный выпуск техдокументации на экспортный вариант He-115 A-2, который отличался радиооборудованием, бомбоприцелом и вооружением. Пулеметы MG-15 были заменены на «Кольт-Браунинг» или M/22, в зависимости от страны, куда поставлялся самолет. До конца 1939 года завод в Маринехе справился со всеми заказами и дальнейшее серийное производство этого гидросамолета передал в компанию «Везер».

Норвежские летчики будут воевать на этих купленных гидросамолетах Хейнкеля с вторгшимися немцами, которые использовали такие же машины. После поражения часть норвежских гидросамолетов He-115 перелетит в Шотландию. Англичане очень успешно будут использовать эти машины для шпионских операций в Средиземном и Норвежском морях, потому что немцы примут их за своих.

Конструкторы Хейнкеля продолжали работать над модернизацией машины с целью расширения круга выполняемых задач. Они усилили конструкцию планера, увеличили запас топлива, обеспечив дальность полета до 3300 км. На гидросамолетах устанавливали две фотокамеры, держатели на одну 500-кг бомбу, две 500-кг мины или одну мину весом в тонну. Максимальный взлетный вес гидросамолета в варианте минного

заградителя увеличился почти до 11 тонн.

Более эффективный вариант He-115 с 14-цилиндровыми моторами BMW-801MA взлетной мощностью по 1600 л.с. был разработан в начале 1939 года. Экипаж был увеличен до четырех человек. Вооружение состояло из неподвижной пушки MG-151/20 и пулемета MG-81J на подвижной установке в носу, спарок MG-81Z на верхней и нижней подвижных установках. Самолет потяжелел еще на полторы тонны, но отлично выполнял все морские задачи. Построили только один опытный He-115 D, и он показал скорость на 100 км/ч большую, чем у его собратьев. Но для серии эти моторы Хейнке-лю не дали — их не хватало для истребителей и бомбардировщиков, но опытный He-115 D не оказался последним гидросамолетом, который построил Хейнкель. Отработанный на нем комплект стрелкового вооружения был впоследствии установлен на всех находившихся в эксплуатации гидросамолетах He-115.

К новому, 1942 году соединение двухмоторных He-115 перевели в Норвегию для атак на конвои, идущие в Мурманск и Архангельск. Конвои PQ несли сравнительно небольшие потери. И только конвой PQ-17 был практически уничтожен. Первую атаку на него провели в шесть часов вечера 2 июля восемь двухмоторных гидросамолетов-торпедоносцев Хейнкеля. Самолет командира эскадрильи капитана Герберта Фатера был подбит зенитным огнем во время торпедной атаки корабля. Но терпящие бедствие летчики были спасены. Несмотря на сильное волнение моря, их подобрал другой гидросамолет, севший неподалеку. Через два дня в пять утра эти же «Хейнкели» потопили транспорт «Кристофер Ньюпорт». Вскоре после этого, опасаясь подхода немецких кораблей, караван был распущен, а корабли конвоя покинули его. В результате два полка гидросамолетов He-115 совместно с эскадрильями бомбардировщиков He-111 и Ju-88 и подводными лодками устроили настоящую охоту за практически беззащитными судами, продолжавшими идти в Архангельск. Из 36 судов конвоя PQ-17 были потоплены 23.

Во время войны пришлось возобновить серийное производство He-115 в улучшенной модификации. Всего к лету 1944 года этих двухмоторных гидросамолетов Хейнкеля было выпущено около 350. Эрнст продолжал бороться за место под солнцем.

Глава 10

ОПЕРЕЖАЯ ВРЕМЯ

Пикировать на цель

В последнее время, когда Эрнст оставался один в тиши своего кабинета, он все чаще думал о превратностях судьбы. Уже больше года у власти нацисты. Невиданный бум заказов военных самолетов и денежный дождь на всю авиационную промышленность. И острейшая борьба между конструкторами за жирный пирог серийного производства. Вот он уже проиграл эту борьбу Мессершмитту за основной истребитель. Теперь он сцепился с фирмой Юнкерса из-за пикирующего бомбардировщика. И опять главным судьей будет этот воздушный каскадер, этот новоявленный протеже Геринга. Ну, а теперь ему и карты в руки. Это он, Удет, привез из Америки и всячески проталкивает идею пикирования.

Тут большого ума не надо. Гастролируя по Америке со своими летными трюками, Удет просто увидел, как работают «адские» пикирующие самолеты в соревнованиях на точность бомбометания болванки, и совершил на них несколько полетов. Он тут же смекнул, что так в Европе не летают и таких прочных самолетов не строят. А дальше оставалось «продать» идею Герингу, и он на коне. Осенью 1933 года Геринг покупает ему два американских пикирующих самолета «Хоук II» компании «Кертисс», и Удет на одном из них демонстрирует преимущества бомбометания с пикирования на аэродроме Темпельхоф в Берлине. Зрители пикирующих представлений Удета — в телячьем восторге. Среди них Геринг и Гитлер. Правда, были и ярые противники во главе с тогдашним руководителем технического отдела Вольфрамом фон Рихтгофеном. Но его возражения уже никого не волновали.

Эрнст был убежден, что вряд ли кто-нибудь из промышленников всерьез воспринимает деятельность Удета, не имеющего соответствующего технического образования, поста и звания. Но вот он уже полковник! Из лейтенантов сразу в полковники! Да, Эрнсту тогда было чертовски трудно представить Удета в чине полковника. Но через восемь месяцев он уже

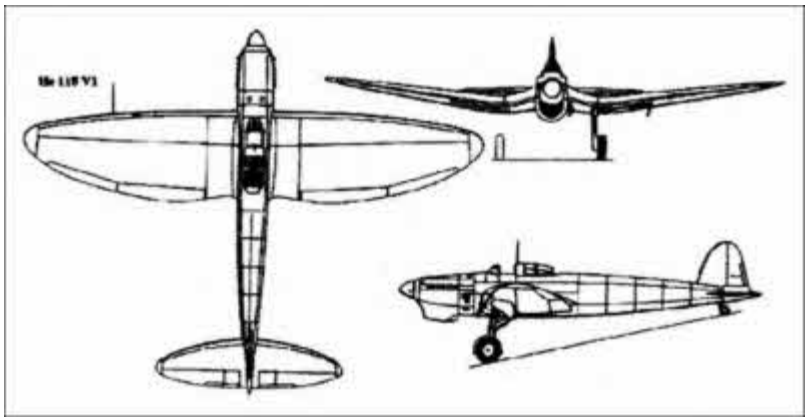
инспектор истребительной и бомбардировочной авиации, а теперь и начальник всего Технического управления министерства. Не имея опыта руководства промышленностью, не зная штабной работы и совершенно не разбираясь в людях, Удет свою некомпетентность чувствовал постоянно. А от его решения зависит качество вооружения Люфтваффе. Эрнсту становится ясно, почему Удет берется сам облетывать каждый новый тип боевого самолета — просто он делает то, что умеет делать лучше всего. Конечно, он держит нос по ветру, слушает, что говорят Мильх, Геринг и Гитлер. В его распоряжении много настоящих экспертов, он слушает и их. Но почему столько нелогичных субъективных решений?

Эрнст прекрасно помнил, как в марте 35-го ему прислали требования к двухместному пикирующему бомбардировщику, когда фирма Юнкерса уже вовсю работала над таким же проектом и даже получила заказ на серийное производство Ju-87. Как будто забыли, что именно его двухместные пикирующие бомбардировщики He-50B сейчас поступают в воинские части. И именно он, Хейнкель, лучше других знает, каким должен быть одномоторный пикирующий бомбардировщик. А Удет сразу зачастил к нему на завод, как только начали собирать первый опытный пикировщик, давал идиотские указания и высматривал его конструкторские решения.

У Эрнста Хейнкеля была своя концепция пикирующего бомбардировщика. Прежде всего это должна быть фронтовая боевая машина, которая должна на равных сразиться с истребителями противника. А поэтому ей нужна скорость, маневренность и стрелковое вооружение. Отсюда следует прекрасная аэродинамика, убираемые ноги шасси и мощный мотор. Она скорее должна выглядеть, как его истребитель He-112, только еще нести бомбы, уметь пикировать на цель и выходить из пике. И конечно, построенный компанией «Арадо» биплан с неубирающимся шасси Аг-81 его пикировщику не конкурент. И тот же тихоходный «Юнкерс»; хоть и моноплан, но с неубирающимся шасси, рубленным фюзеляжем, наружной подвеской бомб и крылом большой площади, будет всегда легкой добычей для вражеских истребителей. Да и с прочностью у них проблема — первый опытный потерпел катастрофу из-за флаттера и разрушения хвостового оперения при выводе из пикирования.

Вальтер Гюнтер и на этот раз его не подвел. Разработанная им компоновка пикирующего бомбардировщика Эрнсту понравилась — лучше не придумаешь. Вот только с индексом машины пришлось немного поволноваться. Министерство дало

Не-113. Эрнст запротестовал — летчики откажутся летать. Согласился на Не-118.



Общий вид пикирующего бомбардировщика Не-118

Форма крыла в плане точно повторяла отработанную в трубах аэродинамическую компоновку Не-111. Тот же хитрый подрез задней кромки у борта фюзеляжа и те же изогнутые кромки. Главный критерий — аэродинамическое качество. Производственная технологичность потом. Мотор «Даймлер-Бенц» мощностью 900 л.с. позволит достичь скорости 400 км/час, но он, как всегда, запаздывает. Пришлось на первый летный установить английский «Бассард». 250-кг бомба спрятана в отсеке фюзеляжа и на трапеции выпускается при пикировании, предотвращая ее попадание в винт.

Предусмотрена и подвеска бомбы в 500 кг, если не брать на борт стрел ка-ради ста. Казалось, что еще надо? Этот самолет имеет огромный потенциал модернизации. Устанавливай в крыльях пушки, подвешивай под крыльями бомбы. Важно, что он прекрасно летает, может пикировать вертикально и выдерживает перегрузку на выходе из пике.

Когда было объявлено, что в Рехлине в июне 1936 года будут проводиться сравнительные летные испытания разработанных одномоторных пикирующих бомбардировщиков, у Хейнкеля уже летали три опытные машины и разворачивалось производство десяти пред-серийных. Эрнст был уверен в победе над конкурентами. Правда, впопыхах не успели отработать систему автоматического увеличения шага воздушного винта при выпуске закрылков, но пока это можно делать вручную.

На аэродроме летно-испытательного центра Люфтваффе в Рехлине собрались все, кто был хоть как-то связан с темой пикирующего бомбардировщика. Решалась судьба двух главных претендентов на массовое производство машины, которая будет принята на вооружение.

Была предоставлена возможность Хейнкелю и Юнкерсу продемонстрировать заход в пикирование и выход из него своих машин под управлением самых лучших летчиков-испытателей этих фирм. Страшный вой сирены на пикирующем «Юнкерсе» показался Эрнсту не имеющим никакого влияния на боевую эффективность. Но его пилот мастерски несколько раз имитировал атаку наземной цели, вводя самолет в отвесное пикирование и уверенно выходя в горизонтальный полет.

Эрнст не знал, что его технический директор Хертель назначил демонстрировать Не-118 их надежного летчика-испытателя Хайнриха, который питал отвращение к пикированию. В самый ответственный момент ввода машины в пике Хайнрих каждый раз немного мешкал. Может, это было вызвано необходимостью вручную затяжелять воздушный винт. Да и пикировал он не вертикально, а наклонно. Эрнст понял, что в глазах зрителей его самолет явно проигрывает. Но оставалась надежда на компетентное мнение экспертов о реальной боевой эффективности его самолета.

Пикирующий бомбардировщик Хейнкеля Не-118, 1936 год

В этот день, 27 июня, в Варнемюнде к Эрнсту прилетел американец Чарльз Линдберг в сопровождении американских военно-воздушных атташе армии и флота в Берлине. Но двумя часами раньше там приземлился «Зибель» Удета. Он сказал Эрнсту, что не может составить окончательного мнения, чей

пикирующий бомбардировщик принять на вооружение. Поэтому он хочет сам полетать на третьем опытном, который проходит заводские испытания в Маринехе. Эрнст с радостью согласился, надеясь, что Удет по достоинству оценит его новый самолет. Потом Эрнст со своим знаменитым гостем и его спутниками на машине поехали в Маринехе и продолжили осмотр нового завода.

Предполетный инструктаж Удет слушал, как всегда, очень невнимательно. И вероятно, указание о необходимости вручную увеличить шаг винта перед пикированием пропустил мимо ушей.

На высоте четырех километров Удет ввел Не-118 в отвесное пикирование, забыв про шаг винта. Началась раскрутка мотора, и его надрывный вой слышали все на аэродроме. Затем они увидели, что вертикально пикирующий самолет разваливается. До земли оставалось совсем немного, когда от падающих обломков отделилась фигурка пилота и над ним раскрылся белый купол парашюта.

Эрнст проводил экскурсию в цехе крыла, когда неожиданно появился его экономический директор Рафаил Тиел. Он взял Эрнста под руку, отвел на метр в сторону и прошептал:

— Удет разбился на 118-м.

— Он мертв? — вырвалось у Эрнста.

— Я точно не знаю, — признался Тиел.

Эрнст попросил Шварцлера продолжить экскурсию и, не попрощавшись с гостями, кинулся к машине и помчался на аэродром к стоянке 118-го. Бледный Ничке, который выпускал Удета, подбежал к его машине и, задыхаясь от волнения, выпалил:

— Удет с парашютом приземлился на кукурузном поле. Он очень небрежно пилотировал, не управлял шагом винта. Винт и редуктор оторвались, хвост отломился, и обломки лежат вон там. Мы видели, как он спускался, побежали к нему, принесли его в ангар и вызвали «Скорую».

— Так все-таки что же произошло? — настаивал Эрнст, но Ничке добавить ничего не мог.

Эрнста провели в комнату летного состава, где лежал Удет. Он стонал. Эрнст пожал кисть его руки, давая понять, что он тут. Удет узнал его и зло произнес: «Этот чертов смертельный капкан!» — и снова потерял сознание. Появился врач «Скорой», и его увезли в военный госпиталь в Ростоке. Эрнст послал с ним Кехлера, а сам поехал следом.

Он стоял у дверей кабинета, где Удету делали рентгеновские снимки костей, и пытался услышать, что там происходит. Только повторяющиеся стоны Удета. В голове Эрнста метались самые мрачные предположения. Он уже почти смирился с мыслью, что

произошло самое худшее, и ему было искренне больно терять этого человека, которого он близко знал уже много лет. Они познакомились, когда Удет был еще летающим клоуном. Он появился в Берлине в 1924 году после развода с женой Элеонорой, которую он всегда называл коротко Ло. Его окружали артисты, музыканты и художники. Эрнсту было весело и легко в холостяцкой квартире Удета, его юмор и неподдельная свобода озаряли их тогдашнюю дружбу беззаботным светом радости.

Громкий и уверенный голос главного хирурга в рентгеновском кабинете прервал воспоминания Эрнста:

— Ну хорошо, и это все, полковник.

— Доктор, вы бы лучше просветили мои трусы, чтобы убедиться, не осрамился ли я! — послышался знакомый голос Удета.

Эрнст просиял и тяжело вздохнул. Огромный камень свалился с его плеч — Удет жив, и если он, как всегда, шутит, значит, будет жить. Ведь гибель на его самолете лучшего аса мировой войны, протеже Геринга и Гитлера, означала непоправимый удар по компании «Хейнкель».

Особенно после недавней гибели на Не-70 первого начальника штаба Люфтваффе генерала Вальтера Вевера, ключевой фигуры набирающей силу военной авиации. После прихода к власти нацистов Геринг сумел перетащить к себе некоторых офицеров Рейхсвера. Военный министр фон Бломберг тогда сказал Герингу: «Вевер один из лучших наших офицеров, и я отдаю его только в знак моей дружбы с вашими Люфтваффе». Через год Вевера научили летать, и он выбрал в качестве своего личного самолета наиболее быстрый — Не-70, но так и не освоил все «мелочи» в его кабине. Там на кресле был маленький рычажок, которым запиралась колонка управления во время стоянки машины. Только после взлета с аэродрома Дрездена Вевер обнаружил, что рулевая колонка заперта — его механик забыл повернуть рычажок. Вевер не знал, как освободить колонку. Самолет врезался в землю почти вертикально, и генерал погиб на месте. Его сменил генерал Альберт Кессельринг.

Обо всем этом размышлял Эрнст, когда из рентгеновского кабинета вышел Кехлер и сказал, что Удет еще раз родился и что он наверняка бы погиб, если бы не американские туфли «Оксфорд». Его ступня оказалась зажатой педалью, и он выдернул ногу, оставив туфель под ней. Он не смог бы это сделать, будь он в летных ботинках.

Эрнст понял, что все страшное позади и он может вернуться к Чарльзу Линдбергу. Тот уже закончил осмотр завода, был от него в восторге и оказался в курсе произошедшего с Удетом события,

но Эрнст его успокоил и пригласил в свой дом на чашку кофе с коньяком. Откровения Линдберга сводились к заклинаниям никогда не воевать с Англией и Америкой, только в России Германия обретет желаемое.

На следующий день в американском посольстве в Берлине был дан обед в честь Линдберга. Здесь была вся элита авиапромышленности и Люфтваффе. Геринг запоздал и в конце обеда вручил Линдбергу медаль со словами: «От фюрера!»

Прошел еще день, а из госпиталя в Ростоке не было никаких сообщений, да и Геринг звонил несколько раз, спрашивая, как там Удет. Эрнст уже начал нервничать, когда раздался звонок и в трубке послышался хриплый шепот Удета: «Хейнкель, у меня пересохло горло, приезжай немедленно, я умираю от жажды». Сердце Эрнста радостно запрыгало. Кризис миновал! Раз его потянуло выпить — его жизнь вне опасности. Захватив шесть слоеных пирожных и две бутылки шампанского, Эрнст помчался в Росток. Он нашел Удета в приличной форме, сидящим на кровати, и час спустя все пирожные были съедены и шампанское выпито. Удет жаловался, что ему здесь очень скучно, все услуги только за его деньги и медсестры слишком староваты для него. Потом к Удету пожаловал еще посетитель не с пустыми руками. Эрнст покинул госпиталь только за полночь, больше не переживая за здоровье Удета.

А за судьбу своего пикирующего 118-го Эрнст переживал очень серьезно. Никогда еще он так отчетливо не ощущал, насколько решение о принятии самолета на вооружение зависит от случайности и человеческой ошибки. Похоже, что авария Удета поставит крест на его пикирующем самолете.

Так оно и вышло. Министерство авиации выбрало «Юнкерс», а Хейнкелю разрешило продать его пикирующие бомбардировщики Японии. Военно-морской атташе Японии в Берлине и представитель японской армии явились для переговоров немедленно. Министерство торговли проинструктировало Эрнста заключать с японцами контракт только на условиях 100 %-ной предоплаты в иностранной валюте за самолеты и лицензии на их производство. Переговоры с представителями флота и армии Японии велись раздельно из-за их соперничества. Договорились в феврале 1937 года поставить Не-118 флоту, а летом другой такой же — армии. Все прошло для Эрнста Хейнкеля очень гладко, контракты полностью и в срок были выполнены. Остальные построенные опытные и предсерийные Не-118 использовались для различных летных экспериментов и в летных школах Люфтваффе. На втором опытном экземпляре Не-118 V-2 испытали в воздухе первый

реактивный двигатель Хейнкеля.

Но Эрнст чувствовал, что на этом его разработки пикирующих самолетов не закончатся. И действительно, это случится: Удет, Геринг и Гитлер захотят, чтобы пикировал на цель его тяжелый бомбардировщик Не-177.

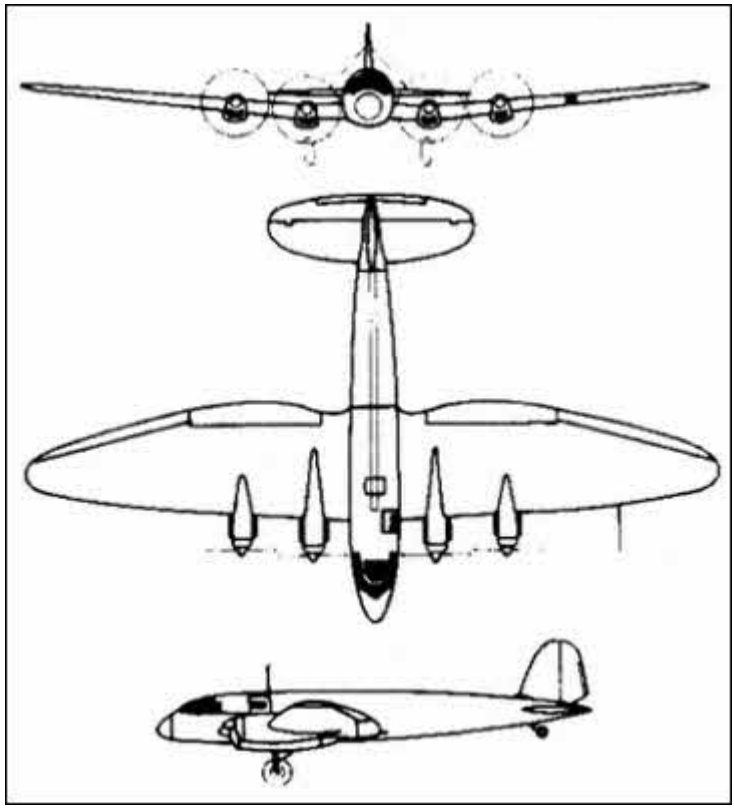
Дальний грузовой и фотограф

Создавать гражданские пассажирские самолеты по требованиям «Люфтганзы» для Эрнста Хейнкеля было всегда интересно. Скоростной пассажирский Не-70 произвел в авиационном мире настоящий фурор. Двухмоторный скоростной Не-111 сразу разрабатывался совместимым и для задач пассажирских перевозок, и как бомбардировщик.

Аэродром Темпельхоф в Берлине был украшен нацистскими красными стягами по случаю важного события. В назначенный день, 10 января 1936 года, состоялась презентация нового немецкого пассажирского самолета Не-111, которому дали название «Дрезден». Высокие чины «Люфтганзы» чувствовали себя именинниками с таким великолепным подарком, который им сделал Хейнкель. Во всех речах прославлялась выдающаяся способность этого самолета перевозить десять пассажиров и почту с невиданной скоростью и на такое большое расстояние. Было объявлено, что «Люфтганза» заказала Хейнкелю шесть таких самолетов. Потом будут новые заказы. Хейнкель все время модернизировал свои пассажирские 111-е, ставил на них новейшие, более мощные и надежные моторы. «Люфтганза» летала на них по всему миру и перевозила очень влиятельных персон.

Требования «Люфтганзы» к новому дальнему и высотному лайнеру показались Эрнсту Хейнкелю очень заманчивыми. Самолет должен лететь на большую дальность выше горных хребтов Памира. Разработка такого самолета — очень интересная техническая задача. Эрнст уже живо представлял себе, как его самолеты будут летать из Берлина в Токио и обратно, перевозя почту и важные грузы.

Вальтер Гюнтер выслушал задание шефа и отправился к себе воплощать его идеи в графических моделях на ватмане. Эрнст сразу решил, что такому самолету нужны четыре высотных мотора. Кабина пилотов должна быть в каплевидном носу фюзеляжа. Остальное — все лучшее из Не-70 и Не-111. То, что получилось у Вальтера, соответствовало его представлениям, и он утвердил проект Не-116.



Общий вид дальнего грузового Не-116

В начале 1937 года первый летный 116-й уже почти собрали, а заказанных высотных моторов все нет и не предвидится. Эрнсту ничего не оставалось, как установить имеющиеся моторы той же компании «Хирт», но половинной мощности. Новая машина летала отлично, но не могла подниматься так высоко, чтобы лететь напрямую через Памир. «Люфтганза» согласилась принять и такую. Второй и четвертый экземпляры были сданы заказчику и начали эксплуатироваться под именами «Шлезен» и «Гамбург».

А третью машину Эрнст решил доработать для беспосадочного полета на максимальную дальность, чтобы продемонстрировать возможности самолета в варианте дальнего разведчика.

Для дальнего полета нужно было установить крыло с увеличенным размахом, поменять моторы на менее прожорливые, заполнить фюзеляж дополнительными баками и решить проблему

взлета перетяжеленного самолета. В России для взлета залитого бензином рекордного АНТ-25 Туполева на аэродроме НИИ ВВС в Щелково под Москвой построили бетонную горку в начале полосы, с которой перегруженная машина скатывалась и быстро увеличивала скорость до необходимой для взлета. Но у Вальтера Гюнтера имелся другой инструмент — портативный сбрасываемый ракетный ускоритель на основе жидкостного двигателя. Четыре таких ускорителя, подвешенных под крыльями, оторвут тяжелый самолет от полосы заводского аэродрома и полетят на землю.

Дальний разведчик Хейнкеля Не-116

Но увидеть этот взлет своего детища Вальтеру Гюнтеру было не суждено. Он разбился насмерть на своем автомобиле 21 сентября 1937 года. Компания «Хейнкель» погрузилась в глубокий траур. Эрнст переживал утрату своего талантливого и любимого конструктора не менее, чем его брат Зигфрид.

Когда доработанный самолет подготовили к дальнему полету, на аэродром высыпали все рабочие и конструкторы поглазеть на необычный взлет с фейерверком ракетных ускорителей. Эрнст с Зигфридом стояли недалеко от начала полосы, и готовый сорваться с места самолет с вращающимися четырьмя винтами и толстыми «каплями» четырех ускорителей под крыльями был совсем рядом. Пилот поднял вверх большой палец правой руки, и механики за веревки одновременно выдернули колодки из-под обоих колес. Вдруг все четыре бочонка-ускорителя зажглись и начали извергать клубы сизого дыма. Тяжелый самолет тронулся и начал разбег. О, что это? Эрнст оцепенел от ужаса. Правый бочонок сорвался, чиркнул по крылу своим торчащим стальным крюком и, почувствовав свободу, улетел вперед. Самолет начало заносить вправо. Рев моторов оборвался, и ускорители погасли — летчик прекратил

взлет. Эрнст облегченно вздохнул и, схватив Зигфрида за рукав, потащил к своему автомобилю, чтобы подъехать к одиноко стоящему в конце полосы бесшумному самолету.

Оказалось, что ускоритель прочертил на нижней панели крыла глубокую поперечную борозду, и Эрнст тут же решил всю панель заменить. После ремонта — снова попытка штурмовать рекорд дальности.

Летний день 30 июня 1938 года выдался солнечным и теплым. Провожали самолет опять всем заводом, и он уже не стал испытывать терпение его создателей и четко взлетел, сбросил погасшие ракетные ускорители и отправился в почти двухдневный полет. Эти две ночи Эрнст почти не спал. Доклады о полете поступали регулярно. Наконец ему доложили о благополучном приземлении машины с почти пустыми баками. Позже пришел доклад спортивных комиссаров: пройденная дальность — 9940 км и средняя скорость — 215 км/ч. Еще ни один самолет Германии не покрывал без посадки такую дальность. Эрнст Хейнкель получил контракт на поставку Люфтваффе шести таких машин в варианте дальнего разведчика и начал их строить.

Пятую и шестую машины Хейнкель продал в Японию, и они отправились туда своим ходом с промежуточными посадками для дозаправки, покрыв расстояние более 15 тысяч километров. Эти самолеты под именами «Ноги» и «Того» будут долго и успешно эксплуатироваться «Маньчжурскими авиалиниями» на маршруте Токио — Нанкин.

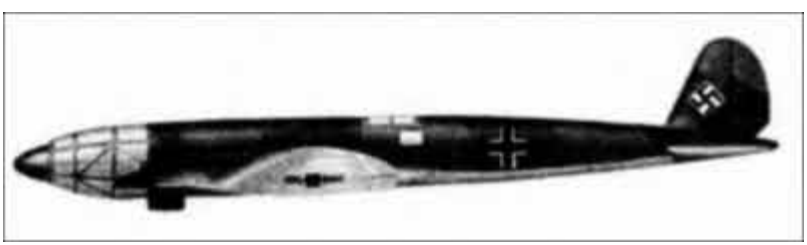
Дальние разведчики He-116B оборудовались разными фотоаппаратами и связными радиостанциями. Экипаж состоял из двух пилотов, штурмана и радиста. Они должны были найти дальний объект и привезти его фотоснимки. Но с началом войны ситуация в воздухе резко изменится. Очень повысилась вероятность встречи с истребителем противника, и такая встреча тихоходному разведчику ничего хорошего не предвещала. У него даже не было оборонительного вооружения. Поэтому все 116-е будут использоваться для фотографирования территории Рейха в интересах картографов.

Самый быстрый разведчик

Эрнст Хейнкель уже давно заболел скоростью, и эта болезнь сидела глубоко внутри и давала время от времени рецидивы, когда он шел на явно рискованные конструкторские решения, опережая время и всех своих конкурентов.

Лето 1936 года уже было на исходе, когда братья Гюнтер показали ему предварительную необычную компоновку самолета, похожего на истребитель, но с мощным мотором сзади остекленной носовой кабины для двух пилотов, сидящих бок о бок. Брови Эрнста полезли вверх, а рот приоткрылся, но он мужественно продолжал рассматривать этот необычный проект. Длинный вал от мотора проходил между пилотами и крутил винт в носу. Такая компоновка обеспечивала минимальное сопротивление — отказ от выступающего фонаря кабины пилотов — и прекрасный обзор вниз.

Эрнст загорелся. Таких машин в мире еще не было. Правда, были отрывочные сообщения из разных источников, что американцы на фирме «Белл» собираются разрабатывать истребитель с мотором в центре фюзеляжа и длинным валом под кабиной пилота. В носу самолета вместо мотора они собираются установить мощную пушку, стреляющую через кок винта, и синхронные пулеметы. Но этот проект Гюнтеров идет гораздо дальше — нет выступающей кабины и нет выступающих радиаторов. Охлаждение мотора, как на истребителе Не-100, герметичными панелями в крыле. Конечно, такого очень мощного двигателя, который требуется, не найти. Но у братьев уже было предложение — заказать у Даймлера спаренный агрегат из их двух моторов DB 601 с общим редуктором и одним выходным валом.



Таким представили Хейнкелю скоростной разведчик

Эрнст сразу поверил, что все это можно провернуть. Его новый самолет может быть разведчиком или бомбардировщиком, которого не догонит ни один истребитель противника. Он дал добро на полномасштабную разработку проекта, заказ мотора, выпуск рабочих чертежей и постройку натурного макета самолета. Понимая, что Техническое управление министерства на такой экстраординарный проект не клюнет, он решает все работы

провести за свой счет.

Мотористы с Даймлера тоже с восторгом ухватились за идею спаренного силового агрегата. Им льстила возможность создать самый мощный двигатель в мире, и совместная с Хейнкелем работа продвигалась быстро. Два перевернутых V-образных рядных мотора сложили вместе бок о бок, объединили общим картером редуктора, и получился компактный DB 606. И как ни странно, он сразу хорошо заработал на стенде и показал приличный ресурс при мощности за две тысячи лошадиных сил.

Презентацию нового чуда авиационной техники Эрнст устроил, когда макет самолета был полностью готов. Все были потрясены. В скорость этой машины нельзя было не поверить. Удет обиженно бурчал, что Хейнкель мог бы и не скрывать такой проект. Техническое управление горой стоит за летную проверку новых идей и, конечно, выдаст контракт на опытные экземпляры такого необычного и многообещающего самолета. Ему присвоили индекс Не-119.

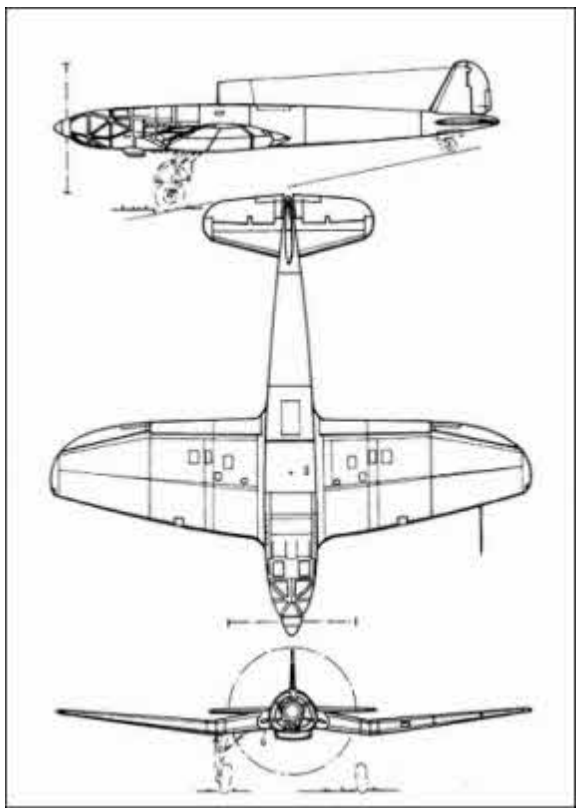
Эрнст получил крупную сумму на разработку самолета и был вполне счастливым человеком, ожидая от него невероятной скорости. Но теперь музыку заказывало Техническое управление, и оно потребовало установить в задней кабине радиста оборонительное вооружение в виде двух крупнокалиберных пулеметов сверху и снизу. Скорость скоростью, а защищаться надо. Эрнст же был уверен, что это бессмысленное увеличение веса только снизит скорость самолета.

Первый летный взлетел в июле 1937 года. В кабине — капитан Герхард Ничке. Летные характеристики оказались, как на всех опытных машинах Хейнкеля, очень хорошими. Форма крыла в плане такая же, как на первом Не-111 — эллипсовидная с подрезом задней кромки у борта фюзеляжа. Стойки шасси теперь убираются к фюзеляжу, там места для колес больше. Одна беда: мотористы с Даймлера ошиблись в расчетах теплоотдачи их спаренного агрегата — он выделял тепла намного больше. Пришлось воспользоваться выпускаемым на режимах взлета и набора высоты радиатором, который установили снизу за кабиной. Максимальная скорость первого 119-го — 540 км/ч — немного разочаровала Эрнста и его конструкторов. Но он видел пути ее увеличения, надо только работать.

Второй экземпляр уже летел на 35 км/ч быстрее. Третий еще быстрее — 590 км/ч, и он без дозаправки пролетает более трех тысяч километров. На четвертом устанавливают улучшенный мотор с новым редуктором, новое крыло с прямой передней кромкой и более тонким профилем, и самолет демонстрирует скорость 620 км/ч. Самолетов, которые бы могли нести тонну

бомбовой нагрузки и летать так быстро и далеко, еще не было. В глазах авиационных специалистов Хейнкель опять предстал как выдающийся авиаконструктор.

Теперь Эрнст уверен в самолете и дает команду готовить четвертый к побитию мировых рекордов скорости на дистанции тысяча километров без груза, с грузом 500 кг и 1000 кг. Рекордный полет состоялся 22 ноября 1937 года, через два месяца после гибели Вальтера Гюнтера. В левом кресле сидел Герхард Ничке, а в правом — двадцати двухлетний Ганс Дитерле. Они на Не-119 V-4 с грузом в одну тонну пролетели туда и обратно тысячу километров со средней скоростью 505 км/ч, установив сразу три мировых рекорда, которые были утверждены ФАИ. Предыдущее достижение итальянцев они улучшили на 30 км/ч.



Общий вид Не-119 V-4

Но тут Эрнст Хейнкель узнает, что итальянцы и не думают сдаваться. Конструкторы Антонио Парано и Джузеппе Панзери

установили более мощные форсированные двигатели на свой двухмоторный высокоплан «Бреда» Ба-88. Дуэль немецкого и итальянских авиаконструкторов продолжилась. В декабре итальянцы вернули рекорд себе, пролетев тысячу километров со средней скоростью 524 км/ч.

И снова Эрнст готовит свой четвертый 119-й к побитию рекорда итальянцев. Отрегулировали мотор на более высокие обороты, все лишнее с машины сняли и топлива залили точно на тысячу километров. Опять Ничке и Дитерле в кабине и летят по знакомому маршруту. Эрнсту докладывают по телефону — половину трассы они прошли со значительным превышением скорости итальянцев. Вот и точка разворота в обратном направлении. Ничке закладывает пологую дугу, чтобы не потерять скорость, просит Дитерле уточнить курс на Гамбург и не забыть вовремя переключить подачу топлива с основных баков на резервные. Но вот основные баки скоро будут совсем пустые, и Дитерле переключается на резервные. Но тут что-то не то.

— Резервные не включаются! — кричит Дитерле.

— Попробуй еще раз, — советует Ничке.

— Электроклапан заело, — мрачно прогнозирует Дитерле.

— Впереди под нами Травемюнде, садимся на вынужденную! — приказывает командир экипажа.

Когда заходили на полосу, топливо кончилось, и мотор заглох. И тут только оба пилота через прекрасное остекление кабины их самолета увидели, что на полосе выполняются какие-то строительные работы. Их здесь никто не ждал. Свежевырытую поперек полосы траншею дренажа они увидели в самый последний момент, когда их самолет уже катился. Сильнейший треск, обоих кинуло вперед на их приборные доски, и оба потеряли сознание.

Эрнсту сообщили: машина совершила вынужденную посадку в Травемюнде, во время пробега произошла авария, машина разбита, оба пилота живы и отправлены в госпиталь. Потом был звонок из госпиталя. У Ничке тяжелое ранение, но не опасное для жизни, а Дитерле отделался ушибом головы и царапинами. Эрнсту было очень досадно из-за производственного дефекта маленького топливного клапана потерять такую машину и надолго вывести из строя своего лучшего летчика-испытателя. Но жизнь авиаконструктора — это не только слава мировых рекордов, но и неудачи. Слава богу, что все пилоты живы.

В сборочном цехе уже стоял на двух огромных поплавках, готовый к спуску на воду, самый скоростной морской разведчик — пятый опытный Не-119. Поплавки создавали дестабилизирующий эффект, и пришлось установить большой

фальшкиль и увеличить площадь руля направления. Гидросамолет будет летать с закрепленной металлической лестницей, соединяющей кабину пилотов с левым поплавком. Радист из своей кабины за мотором будет вылезать на крыло, а с него — на эту лестницу. Тайным желанием Эрнста было использовать его для мирового рекорда скорости гидросамолетов. Но это после всех испытаний, необходимых для запуска серии.

Летные испытания морского 119-го прошли без сучка без задоринки. К удивлению и радости Эрнста, он развил максимальную скорость 570 км/ч и мог уйти от любого истребителя. Эрнст уже подал заявку на рекордный полет. Но после аварии четвертого и ранения Ничке рекордный полет на гидросамолете министерство запретило.

Все оставшиеся семь опытных 119-х прошли полную программу летных и морских испытаний. Заказчики в Рехлине и на базе гидросамолетов в Травемюнде дали положительные заключения. Но решения министерства о серии не было. Эрнст понимал, что его скоростную концепцию, реализованную в этом проекте, в министерстве не поняли. Когда через три года появится английский «Москито», эта концепция Хейнкеля будет востребована в Германии. Но Эрнст также знал и о земных причинах, довлеющих над военными экспертами в министерстве, — простая нехватка моторов «Даймлер-Бенц», которые использовались в силовом агрегате его 119-го. Так или иначе, но он с этим проектом снова опередил время.

Опытные 119-е продолжили свою жизнь как летающие лаборатории иссследований эффективности доработок спаренных моторов DB 606, DB 610 и их систем охлаждения. Теперь Хейнкель ставил две такие силовые установки на свой новый тяжелый бомбардировщик Не-177. Последние два опытных Не-119 в 1939 году Хейнкель продаст в Японию.

Монстр «Гриф»

Развернув свежую газету, Эрнст обнаружил на целом развороте главную новость 1936 года: «Четырехлетний план правительства Гитлера по подготовке экономики страны и армии к войне». Главной задачей было создание надежной сырьевой базы для обеспечения нужд военного производства.

Чем дальше он читал, тем яснее ему представлялся весь хитроумный замысел нынешних правителей. Государство предоставляло огромные кредиты монополиям для развертывания исследований в области производства

синтетического горючего, каучука, алюминия, гарантировало сбыт этой продукции по военным ценам. Генеральный уполномоченный по «четырехлетнему плану» Геринг получал диктаторские права в области экономики — его распоряжения имели силу закона и были обязательны для всех государственных и партийных органов. 80 % всех инвестиций направлялось в военную промышленность. Часть промышленных предприятий была объявлена «решающей» в военном отношении. Эти предприятия в первую очередь снабжались материалами, кредитами и рабочей силой. Направление внешней торговли полностью определялось запросами военного производства. Своеобразной формой концентрации капитала и расширения государственного сектора являлась конфискация собственности лиц еврейского происхождения.

В этом вихре заказов боевых самолетов и золотом дожде Эрнст уже получил немалую долю. Он продолжает модифицировать и выпускать свой He-70F, его двухмоторный He-111 запущен в большую серию, истребитель He-112 модифицируется и пока в предварительной серии, началась разработка суперистребителя He-100, строится опытный двухмоторный морской He-115, началось проектирование его первого четырехмоторного He-116, проходит совместные испытания пикирующий He-118, и началась предварительная разработка экзотического He-119.

Загрузив под завязку все свои производственные мощности, Эрнст со стороны наблюдал за драмой, разыгранной с претендентами на создание для Люфтваффе дальнего бомбардировщика «Урал-бомбер». Необходимость такого самолета всячески отстаивал начальник штаба Люфтваффе генерал-лейтенант Вальтер Вефер. Но до полетов заказанных бомбардировщиков он не дожил. Первым 26 октября 1936 года взлетел опытный четырехмоторный бомбардировщик Дорнье Do-19. Эрнст очень уважал этого серьезного и вдумчивого конструктора. А через полгода опробовал свои длинные крылья опытный четырехмоторный бомбардировщик компании «Юнкерс» Ju-89. Пока испытывались обе эти дорогостоящие машины, в Министерстве авиации шли жаркие дебаты о том, нужен ли такой бомбардировщик. Эрнст очень внимательно следит за этой борьбой мнений. Он чувствует свою косвенную ответственность за то, что «помог» генералу Веферу уйти из жизни, не научив его пользоваться всеми рычажками в He-70. Теперь противники Вефера брали верх. Они утверждали, что при ограниченных ресурсах Германии и коротких сроках вооружения Люфтваффе надо строить только двухмоторные бомбардировщики. Вместо

одного дальнего четырехмоторного промышленность может построить три таких. А для Европейского театра военных действий их дальности вполне достаточно.

Геринга убедили, и он приказывает отправить в металлолом оба летающих четырехмоторных бомбардировщика и весь их производственный задел. Тему дальнего бомбардировщика у Дорнье и у Юнкерса закрыли.

Интерес Хейнкеля к дальнему бомбардировщику и результатам борьбы его сторонников был не праздный. Логика и чутье подсказывали ему, что такой самолет очень нужен Германии. Еще пол года назад он обсуждал возможные варианты такого четырехмоторного бомбовоза с Зигфридом Гюнтером и дал ему задание проработать оптимальные проектировочные решения, выполнить необходимые расчеты и подготовить предложение. Этому проекту был присвоен индекс 1041.

Прошел только месяц, как Геринг зарубил темы дальнего бомбардировщика «Урал-бомбер» у Дорнье и Юнкерса, решив строить только двухмоторные бомбардировщики средней дальности, а Хейнкель уже получает «добро» от Удета на свое предложение тяжелого бомбардировщика — «Проект 1041». Через несколько месяцев он получил обозначение Не-177 и даже имя — «Гриф». Эрнст предложил это имя потому, что изображение грифа украшало герб Ростока. Работы по этому проекту развернулись, но Эрнст передал их руководство своему техническому директору — профессору Хертелю.

Этот визит Удета был для Эрнста неожиданным. Как только генерал приземлился в Маринехе и вылез из своего «Зибеля», стало ясно, что он сегодня в хорошем настроении. Причина быстро прояснилась — Гитлер запретил ему высший пилотаж, считая незаменимым. Такая забота очень его обрадовала.

В кабинете Хейнкеля Удет изложил новое требование «руководства» к бомбардировщикам: теперь ни один многомоторный не будет приниматься на вооружение, если он не может пикировать. Не-111 — это последний горизонтальный бомбардировщик.

Эрнст прекрасно знал, что горизонтальный бомбардировщик Юнкерса Ju 88, который взлетел два года назад, заставили переделать в пикирующий, и в этом качестве он взлетел только недавно.

Далее Удет обосновал привезенное решение наглядным примером, который Эрнсту был давно известен. Если среднему двухмоторному пикирующему бомбардировщику для поражения цели требуется сбросить одну тонну, то четырехмоторному с горизонтального полета для этого нужно сбросить бомб в три-

четыре раза больше.

Эрнст видел всю близорукость и конъюнктурность такого решения. Он был убежден, что в будущую войну против Германии обязательно будет вовлечена Англия с ее мощным флотом и зависимостью от морских перевозок. Учитывая слабость немецкого флота, единственным эффективным средством борьбы остаются дальние бомбардировщики, способные поразить западное побережье Англии и охотиться за ее морскими конвоями в Атлантике. И на чертежных досках в его конструкторском бюро полным ходом идет разработка такого дальнего четырехмоторного бомбардировщика Не-177. И Эрнст напрямую спрашивает Удета:

— А как же наш 177-й? Ведь если четырехмоторные бомбардировщики больше не нужны, то зачем же мы продолжаем его конструировать?

— Да, к сожалению, штаб Люфтваффе не видит возможности его использовать. Фюрер никогда не пойдет на войну за пределами Европы, а для тех конфликтов, в которые мы ввяжемся, нам вполне достаточно иметь средние пикирующие, как новый «Юнкерс-88», который будет нашим основным бомбардировщиком. Мы можем их построить очень много, это произведет на Англию и Францию такое впечатление, что они оставят нас в покое. Мы будем разрабатывать Не-177, но только в чисто исследовательских целях. Может быть, в будущем мы будем его использовать в интересах флота, но он должен пикировать, иначе у него нет никаких шансов.

— Такой большой самолет не может пикировать, — решительно возразил Эрнст.

— Но если «Юнкерс-88» может, то почему не может Не-177? — вопросом на вопрос ответил Удет.

— Потому что он в два раза тяжелее.

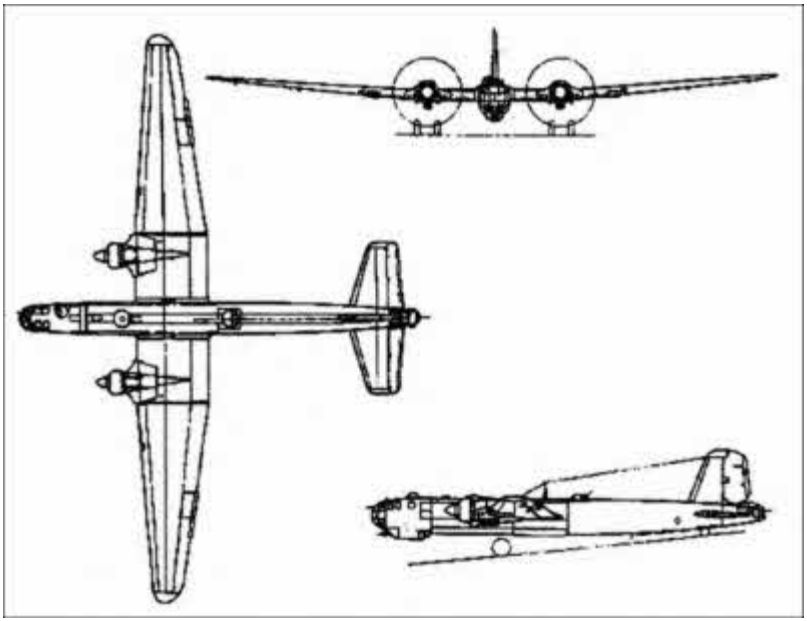
Но Удет уже ничего не хотел слушать. А его слова «он должен пикировать, иначе у него нет никаких шансов» больно резанули сердце Эрнста. Это был чистой воды шантаж. Но Эрнсту было жалко бросать такой ин-тресный, опережающий время и, по его глубокому убеждению, очень нужный проект. Ему ничего не оставалось делать, как согласиться с требованием заказчика и научить тяжелый и большой самолет пикировать.

В это время в Москве, в своем кабинете на Лубянке, народный комиссар внутренних дел Берия требовал от заключенного Туполева спроектировать четырехмоторный пикирующий бомбардировщик. Для большей убедительности он заявил, что это приказ товарища Сталина. До этого Сталин уже приказал заключенному Петлякову срочно переделать его двухмоторный

дальний истребитель в пикирующий бомбардировщик. Но Туполев категорически отказался и настаивал на своем проекте двухмоторного бомбардировщика.

Облик 177-го определился спаренной силовой установкой, отработанной на Не-119. Дальнего бомбардировщика с такими силовыми установками в мире еще не было. Хейнкелю опять хотелось опередить время и быть пионером в создании новых тяжелых самолетов. Идея была богатая, ведь сопротивление двух мотогондол и двух винтов меньше, чем четырех. Его технический директор Хертель старался добиться максимального аэродинамического качества, избавившись от радиаторов охлаждения моторов и уменьшив до минимума размеры мотогондол. Убрать основную ногу шасси с двумя колесами в мотогондолу с такими габаритами было невозможно, и Хертель пошел на беспрецедентное конструкторское решение — четыре основных ноги, убираемых в крыло, каждая с одним колесом. Естественно, такое шасси оказалось тяжелее обычного, когда одна нога с двумя колесами убиралась в мотогондолу.

Бомбардировщик рассчитывался на максимальную скорость 600 км/ч, и это также увеличивало его вес. Ни о каком эллипсовидном крыле речь уже не шла — оно трапециевидное, большого удлинения с прямоугольным центропланом. При весе бомб или торпед в две тонны его дальность составляла 3200 км, а при нагрузке в одну тонну — почти пять тысяч километров. При налетах на Англию самолет будет нести более пяти тонн бомб. По своим размерам «Гриф» точно был равен американской «Летающей крепости»: тот же размах крыльев, тот же взлетный вес, но максимальная скорость у «американца» была меньше.



Общий вид дальнего бомбардировщика Не-177 «Гриф»

В процессе конструктивной разработки самолета поверхностное охлаждение моторов крыльевыми герметичными панелями, за которое так ратовал Хертель, решили не делать из-за слишком большой трудоемкости их изготовления и отладки. Вернулись к кольцевым радиаторам в носовой части мотогондол, которые не только создали характерный внешний вид, но и значительно увеличили вредное сопротивление. И доконало проект требование пикирования. Пришлось вкладывать дополнительный вес в усиление конструкции.

Эрнст Хейнкель, размышляя о судьбе 177-го, отдавал себе отчет, что Германия еще не строила такого сложного, но многообещающего самолета. Да и его компания впервые разрабатывает и строит такой гигант. Многое придется постигать методом проб и ошибок. Период доводки такого монстра не будет коротким и затянется на несколько лет. Ну, а что он может изменить? Когда его разрывают проблемы модернизации и доводки основной машины компании — Не-111, с одной стороны, и новое открытие в гонке за скоростью — реактивный истребитель — с другой. Он доверился Хертелю. Все-таки специалист высшей квалификации, молодой энергичный профессор. Хертель теоретически правильно гонится за

аэродинамическим качеством, но упускает производственную и эксплуатационную технологичность. Нет опыта комплексной разработки конструкции. До того обжал мотогондолу вокруг спаренного мотора, что никак не добьется эффективного продува, а о подходах для обслуживания и ремонта такого сложного и необычного мотора и говорить нечего. Хертель продолжает его уверять, что все идет прекрасно, а Зигфрид Гюнтер уже сомневается, что спаренная силовая установка годится для тяжелого самолета. После детального анализа Эрнст уже решил, что четыре мотора Jumo 211 лучше, и в ноябре 1938 года послал в министерство предложение, чтобы второй и третий опытные построить в такой комплектации. Но ему ответили категорическим отказом. Заказчики были убеждены, что пикирующий Не-177 должен иметь только два мотора. Пришлось и дальше расхлебывать непростые проблемы этого уникального двойного мотора.

А гигантские створки, закрывающие ниши колес в убранном положении? Когда на взлете они открыты, то ниши будут создавать мощные завихрения, ударяющие по стабилизатору. С этим надо что-то делать. Таких ляпов и неувязок на самолете много сотен. Похоже, что Хертель этот проект завел в тупик. Да, так или иначе, но с Хертелем надо расставаться.

Весной 1939 года Эрнст уволил Хертеля, когда в сборочном цехе завода в Маринехе в гигантских стапелях начали появляться детали первых опытных 177-х. И сразу Эрнст почувствовал облегчение, какой-то невероятный творческий подъем и прилив сил. Он снова сам будет вникать во все направления, во все темы, над которыми работает компания. Ему идет уже пятьдесят второй год, компания на подъеме, и, главное, весна. Он очень любил это время, первые ручейки от тающего снега и невероятные запахи пробуждающейся природы.

Так случилось, что они ненароком встретились в ресторане. Столики были почти рядом. Эрнст со своей компанией гостей закатился сюда поужинать. Она со своими друзьями отмечала день рождения подруги. Эрнст пригласил ее на танец и представился. Она только назвала имя — Лиза. Ей было лет тридцать, стройненькая, худенькая, невысокого роста, с короткой прической темных волос. Ее живые глаза блестели в полумраке зала ресторана, она все время улыбалась и танцевала, как пушинка. Эрнсту все в ней понравилось: и внешность, и манеры, и ее запах.

Начался бурный роман. Она оказалась дочерью владельца всей сети хозяйственных магазинов приморья господина Адольфа Шранке и жила в Варнемюнде. После университета работала

директором частной школы юристов. Неизвестно, что их тянуло друг к другу с такой силой. Но Эрнсту казалось, что такого он никогда не испытывал. Он ощущал себя по-настоящему счастливым и был абсолютно убежден, что Лиза самая лучшая женщина на свете. Когда она переехала в его большой дом и со своей очаровательной улыбкой встречала его, возвращавшегося с работы, он знал — у него есть надежный тыл и нежный любимый человечек, который о нем искренне заботится.

Машина несла Эрнста по прекрасному автобану к Маринехе. Сегодня должен взлететь его первый «Гриф». Он оказался такой сложный, имел столько разных систем, что разобраться в таком количестве приборов, рычагов и тумблеров, окружающих кресло пилота, мог не каждый его летчик-испытатель. Эрнст долго не мог решить, кому доверить первый полет самого дорогого самолета, который он когда-либо строил. И остановил свой выбор на «чужаке», который будет принимать этот бомбардировщик и заключение которого решит судьбу всего проекта. Это самый авторитетный летчик-инженер, начальник летно-исследовательского института Франке.

Эрнст выехал прямо на стоянку возле взлетно-посадочной полосы. Темная громадина монстра стояла перед ним, гордо приподняв свой застекленный каплевидный нос с торчащей вперед длинной штангой двух приемников воздушного давления. Винты двух моторов с необычно широкими и длинными четырьмя лопастями застыли в ожидании хозяина. Эрнст никак не мог привыкнуть к огромным размерам этого бомбардировщика. Широко распростертые крылья и длинный фюзеляж убеждали, что и этот двадцатитонный гигант может оторваться от земли. Франке уже сидел в кабине, готовился к взлету и помахал Эрнсту, приветствуя его.

Эрнст придирчиво осмотрел самолет, обойдя его кругом, и разрешил вылет. Почти пустой, без оборонительного вооружения, самолет быстро разбежался и оторвался уже в середине полосы. Он уверенно набирал высоту, сделал несколько больших кругов и вдруг, неожиданно для всех на земле, начал заходить на посадку. Приземлился исключительно мягко, лишний раз показав, что за штурвалом высочайший мастер летного дела.

Франке сообщил, что зашкалило температуру масла. У Эрнста вырвалось: «Опять эти чертовы моторы!» На разборе полета Франке доложил, что машина необычно легко управляется и послушна на всех этапах полета. А перегрев моторов начался не сразу, но протекал очень интенсивно. Во время разворотов Франке ощущал небольшую вибрацию хвоста, но это надо еще проверить в последующих полетах. Летные испытания «Грифа»

продолжились, он извергал массу конструкторских и производственных недостатков. Они устранялись, вносились изменения в чертежи последующих опытных машин. Вскоре взлетел второй и третий опытные. Программа испытаний расширилась. «Грифы» летали по своим полетным заданиям и начали самостоятельную жизнь.

Но судьба этого летающего чуда Хейнкеля оказалась тяжелой, хотя его конструкторы и были убеждены, что применили в этом проекте все самые последние достижения немецкой авиационной науки и техники. Сложнейшая механизация задней кромки крыла — все четыре закрылка откатываются назад и поворачиваются на разные углы при взлете и посадке. Тут и рельсы, и ролики, и ползуны. Воздушные решетчатые тормоза на верхней поверхности крыла, отклоняемые при пикировании, должны были и вовремя убираться. Использовалась весовая балансировка колонки управления. Все рули и зависающие элероны имели аэродинамическую и весовую балансировку, снабжались триммерами и серворулями. Гидравлическая система выпускала и убирала шасси, закрылки, створки шасси и бомболюков, открывала и закрывала по сигналу термодатчиков жалюзи и створки радиаторов, питала дополнительный привод элеронов и тормозные цилиндры шасси.

«Гриф» по структуре своих систем, электрооборудованию, радиооборудованию, бронированию и вооружению опередил время на десяток лет. Но промышленность Германии была не готова обеспечить необходимый уровень качества их изготовления, и началась изнурительная многолетняя борьба с проявляющимися недостатками и дефектами.

Второй опытный с увеличенным килем и бомбоотсеком развалился при выходе из пикирования над морем, летчик-испытатель Риккерт погиб. Такая же участь постигла четвертого «Грифа» — он не вышел из пике из-за отказа механизма изменения шага винта. Хоронили Ганса Урсинуса. В апреле 1941-го разбился третий опытный, а в октябре из-за поломки закрылков потерпел аварию первый «Гриф». Пятый опытный загорелся на малой высоте и разбился в 1943-м.

Эрнст понимал, что не может переломить ситуацию. С этим монстром он залез в такие дебри из-за того, что опять бежал впереди паровоза. Его не спрашивали, когда приказали начать серийное производство Не-177 на заводах в Ориенбурге и Весер-Флюг, которые не имели опыта выпуска таких машин. В марте 40-го эти заводы вместо ста двадцати машин в месяц выпускали пять. Беспокойство Удета читалось на его лице, когда он говорил Эрнсту: «У нас нет другого тяжелого бомбардировщика для войны

с Англией. 177-й должен летать!»

А уже летом 40-го Эрнст получает распоряжение Технического управления, подписанное Удетом, о сокращении программы выпуска 177-х, отсрочке их поставок и временной приостановке всех контрактов с поставщиками готовых изделий и материалов для этих машин. Это было дело рук исполнительного директора Коппенберга из компании «Юнкерс» — для его Ju-88 нужны были материальные ресурсы, а Англию все уже считали наполовину побежденной. Но через четыре месяца, в октябре 40-го, новый приказ о возобновлении серийного производства Не-177 по полной программе. Пока шла переналадка производства, выпуск машин почти прекратился. Но когда он наладился, выпущенные самолеты начали загораться в воздухе и падать со сломанными крыльями. Из 35 выпущенных предсерийных машин 80 % было потеряно по разным причинам. Серийное производство «Грифов» в 1941 году опять прекратили.

Но Эрнст не сдавался: организовал изучение каждого дефекта, еще усилил конструкцию крыла и увеличил площадь киля. Старался внедрить каждое толковое предложение военных. Пилотская кабина переделывалась четыре раза, а бомбовый отсек — четырнадцать раз. Вес самолета увеличивался, и его летные характеристики ухудшались. Но с моторами Хейнкель ничего поделать не мог. Их клапаны прогорали уже в конце дальнего полета, обрывались шатуны и разбивали картер с горячим маслом, которое попадало на раскаленные выхлопные патрубки.

Эрнст в подавленном состоянии — ситуация накаляется. Новый призыв квалифицированных рабочих авиапромышленности в армию. Перевод Шпеером квалифицированных рабочих с его предприятий на заводы по производству боеприпасов. Теперь в авиапромышленность вместо мобилизованных направлялись иностранные рабочие. Но и их не хватало. Помог Гиммлер: компания Хейнкеля получила 6 тысяч узников концлагеря Ораниенбург для работы там над Не-177 и еще тысячу для других ее заводов. До сентября 1942 года построили только 102 «Грифа», а сдали заказчику всего 33, но из них готовы к вылету только два.

Геринг у себя в Каринхалле 12 сентября собирает «на ковер» всех причастных к программе Не-177. Эрнст узнает у адъютанта Гитлера, генерала Энгеля, что «хозяин» негодует, почему Германия до сих пор не имеет дальнего бомбардировщика для ударов по английскому судоходству и советским военным заводам на Урале. Геринг ругал Хейнкеля и Дорнье последними словами, но ничего путного, кроме обычных заклинаний, предложить не мог. Решили запустить в серийное производство

улучшенную модификацию «Грифа» A-3. Мотор сдвинули вперед на 200 мм, изменили выхлопные патрубки, а фюзеляж удлинили на 1,6 метра.

Тем временем 50-я эскадра дальних бомбардировщиков осваивала первые He-177 A-1, а потом и A-3. Когда Гитлер приказал Мильху любой ценой спасти армию Паулюса под Сталинградом, двадцать семь «Грифов» перелетели в январе 1943 года в Запорожье и оттуда начали возить грузы на полевые аэродромы армии Паулюса. Брали в бомбоотсеки только две тонны, как и He-111. Но, в отличие от него, обратно раненых взять не могли и летели пустые. В первый же вылет из-за технических неисправностей потерпел катастрофу «Гриф» командира полка, майора Шеде. Затем He-177 перенацелили на бомбежку наступающей Красной армии. За неделю из-за своих дефектов разбилось еще шесть машин, и полк I/FKG 50 вернули в Германию. Читая эти донесения, Эрнсту становилось не по себе — его «Грифы» ненадежны и падают.

Лето 1943-го обещало быть жарким, а здесь, в горах, было прохладно и солнечно. В резиденцию Гитлера в Оберзальцберге Эрнста пригласили вместе с самыми продуктивными и значимыми авиаконструкторами. В большой приемной ожидали Дорнье, Мессершмитт, Танк от «Фокке-Вульфа», Блюм из «Арадо», Хертель от «Юнкерса» и Вогт из «Блом и Фосс». Эрнста поразило, что в приемной не было никого из Люфтваффе и Министерства авиации. Адъютант объявил, что вызывать на беседу будет каждого в отдельности, и пригласил Эрнста.

Гитлер показался ему спокойным и выглядевшим вполне здоровым. Первый монолог заворожил Эрнста откровенной и реалистичной оценкой сложившейся критической ситуации. Гитлер начал с предупреждения: никто в Люфтваффе не знает об их беседе, влияние Геринга или Мильха исключено. Он хочет получить от Эрнста его личную оценку технических проблем, не искаженную господами из Люфтваффе. До сих пор он никогда не вмешивался в дела Люфтваффе потому, что безгранично доверял Герингу, который создавал лучшие в мире Военно-воздушные силы. Однако ужасное разочарование прошедших двух лет и бесконечная цепь информации и обещаний, которые оказались ложными, вынудили его пойти на этот прямой разговор. Гитлер просил Эрнста дать абсолютно честные ответы на его вопросы.

Эрнст просто не верил своим ушам. Вопросы Гитлера касались деталей самых новейших достижений аэродинамики, прочности и эксплуатационной технологичности бомбардировщика. По сравнению с Герингом он выглядел не политиком, а экспертом в области авиации. Разговор плавно

перешел на тему «Грифа». Тут Гитлер стал суровым, его голос обрел металлические нотки. Уже три года он ждет дальний бомбардировщик. Он не может бомбить ни конвои в Северном море, ни Урал. Флот рыдает из-за отсутствия авиационной поддержки в Атлантике. Все упирается в этот самолет. Он хочет откровенного ответа, когда же он будет иметь Не-177.

И тут только Эрнст понял, что весь этот спектакль — обыкновенный вызов «на ковер» для накачки и очередных заклинаний. Он принял эту игру, занял глухую оборону и начал оправдывать все срывы и задержки независимыми от него обстоятельствами, главными из которых была плохая работа мотористов «Даймлер-Бенц» и настойчивое требование Люфтваффе пикировать на цель. Жалоба на Геринга особо возбудила хозяина. Он даже вскочил и нервно прокричал, что это безумие требовать от тяжелой дальней машины еще и пикировать. Он впервые об этом слышит и крайне недоумевает, почему в Люфтваффе столько идиотов.

Наконец, Гитлер перешел к заданию, которое он поручает Хейнкелю и которое казалось ему очень важным. Он хочет иметь 40–50 дальних и высотных бомбардировщиков, которые должны летать на недосягаемой для истребителей и зениток высоте в 14 км. Поскольку им ничего не будет угрожать, то они посменно, днем и ночью, будут бомбить Лондон, и жизнь там замрет. К этому времени своими бомбардировками англичане и американцы уже существенно снизили военный потенциал Германии, и он хотел отомстить Лондону. Эрнст обещал разработать такой самолет возмездия.

Налаженное серийное производство «Грифов» на двух заводах — у Хейнкеля и Арадо — продолжалось. Теперь начали гнать модификацию А-5 с новым, более мощным мотором DB 610. Высотность этих машин увеличилась до восьми километров. Уже построили всего 360 «Грифов», и часть из них воевала. Эрнст с жадностью перечитывал каждое донесение с фронтов о боевой работе его мощных «орлов».

«Гриф» запускает крылатую ракету по транспортному кораблю

Еще в конце 1941 года на двух «Грифах» серии А-1 была проведена доработка для подвески и пусков радиоуправляемой крылатой ракеты «Воздух — поверхность» Hs-293 компании «Хеншель». Потом в такой комплектации выпустили несколько машин серии А-3. «Грифы» серии А-5 уже все могли нести на пилонах под фюзеляжем и крыльями ракеты Hs-293 и торпеды.

На западном побережье Франции в районе Бордо базировалась 40-я бомбардировочная эскадра. Ее учебный полк первым получил сначала два опытных Не-177, а потом и «Грифы» с крылатыми ракетами. В ноябре 1943 года в Бордо прилетел полк 177-х, который «отличился» под Сталинградом и потом в Германии освоил крылатые ракеты. Теперь он под индексом II/KG 40 начал боевую работу.

С замиранием сердца читал Эрнст донесение о первом вылете 25 машин полка II/KG 40 из Бордо. Каждый самолет летел с подвешенными под крыльями двумя «Большими лососями», как в служебной переписке называли крылатые ракеты. Целью вылета был перехват конвоя транспортных судов. Но события развивались по незапланированному сценарию. Конвой упустили, зацепились только за два последних транспорта, зенитки которых сразу сбили один «Гриф». И тут в атаку пошел единственный бомбардировщик B-24 «Либерейтор», который охранял конвой от немецких подводных лодок. Своим огнем он повредил два «Грифа». Еще один упал в море сам. Но один транспорт все же

удалось потопить, другой повредили. На обратном пути у одной машины кончилось горючее, и экипаж ее покинул. У другой при посадке не выпустилось шасси, и она села на брюхо. Еще одна выкатилась с полосы и повредилась.

Итоги первого боевого вылета полка Эрнст считал печальными. За один потопленный и один поврежденный транспорт заплачено тремя потерянными, четырьмя поврежденными самолетами и полсотней дорогих крылатых ракет.

Через несколько дней пришло донесение о втором боевом вылете полка из Бордо. На этот раз на перехват конвоя вылетел оставшийся 21 «Гриф». Один сгорел при взлете. Около конвоя пришлось вступить в бой с истребителями — потеряли еще шесть. Потопили один транспорт. Во время ночной посадки в Бордо потеряли еще две машины. Итого девять потерянных «Грифов» за один потопленный транспорт.

Не лучше обстояло дело с использованием «Грифов» для ночных бомбежек Лондона. Здесь лучшие экипажи из I/KG100 грузили более пяти тонн бомб, но огромные бомбовозы становились легкой добычей английских ночных истребителей «Москито». Читая эти донесения в вечернем сумраке и тиши своего кабинета, Эрнст все чаще задавал себе один и тот же вопрос: «Неужели гора родила мышь?»

Глава 11

РЕАКТИВНЫЙ ПРОРЫВ

Экспериментальный ракетный самолет

Этот телефонный звонок заинтриговал Эрнста Хейнкеля. Звонил доктор Вернер фон Браун и просил в удобное для Эрнста время принять его по вопросу о новом типе двигателя для самолета. Эрнст никогда не слышал такой фамилии, но предлагаемая для разговора тема была для него очень интересна. Он как раз закончил работу над статьей под названием «Исследование развития моторов». В ней он доказывал тупиковое будущее поршневых моторов для самолетов со скоростью 800 км/ч и выше, обосновывал необходимость использования на таких скоростях воздушно-реактивных двигателей.

Эрнст полистал свой настольный календарь и согласился принять господина Брауна через три дня, утром 17 ноября 1935 года. Он тут же вызвал свою секретаршу и попросил за два дня подготовить для него досье на нового визитера. Уже к вечеру следующего дня на столе Эрнста появился один лист короткой справки.

Доктор Вернер фон Браун.

Родился 23 марта 1912 г. в аристократической семье баронов. Отец Магнус фон Браун (рожд. 1878 г.) был министром земледелия правительства Германии.

Мать Эмми фон Кудистоп (рожд. 1886 г.) — родственница многих монархов Европы.

С 1930 г. — студент Берлинского технического университета. Член студенческого научного общества «Космический полет». Посещал лекции в университете Цюриха, Швейцария. Работал по совместительству над созданием двигателей ракет с двухкомпонентным жидким топливом на артиллерийском полигоне армии в Куммерсдорфе под руководством Дорнбергера. Принимал участие в разработке ракет А-1 и А-2.

В Берлинском техническом университете 27 июля 1934 г. он защитил секретную диссертацию «Теоретическое и экспериментальное решение проблемы жидкого ракетного

топлива» и получил степень доктора философии по физике.

В настоящее время занимает должность технического руководителя группы конструкторов в Куммерсдорфе.

Через два дня утром, точно в назначенное время, секретарша Эрнста открыла дверь его кабинета перед стройным молодым человеком. Эрнст увидел красавца выше среднего роста в шикарном черном в полоску двубортном костюме с белым платочком в верхнем боковом кармашке и белоснежной рубашке с темным галстуком. Браун представился. «Да, — подумал Эрнст, — теперь уже доктором философии становятся в 22 года». Эрнст предложил гостю сесть и рассказать о том, что привело его сюда.

Браун поведал, что на Куммерсдорфском артиллерийском полигоне, где он работает под руководством Вальтера Дорнбергера, создан ракетный двигатель, работающий на метиловом спирте и жидком кислороде, и он вполне может поднять самолет. Сейчас армия не проявляет интереса к их экспериментам с ракетами, и его работа приостановилась. Министерство авиации тоже не жаждет строить ракетные самолеты. Там не верят, что их двигатель может заменить поршневой мотор на самолетах. Он готов доказать обратное, но ему нужен самолет, точнее его фюзеляж, в который он установит свой двигатель и баки с компонентами топлива. Он проведет огневые испытания двигателя в самолетной компоновке и продемонстрирует, что его тяга вполне достаточна для полета истребителя.

А сюда ему посоветовал обратиться бывший главный летчик-испытатель «Хейнкеля», ныне работающий в Министерстве авиации, майор Вернер Джунк. Он очень хочет помочь Брауну и рекомендовал для ракетного эксперимента фюзеляж от истребителя Не-112. «Конечно, — улыбаясь, продолжал Браун, — эта работа должна быть полностью секретной».

В этом предложении молодого барона Эрнст усмотрел свет в конце туннеля поршневых моторов, надежду вырваться на большие скорости. Яркое потрясение от ракетного автомобиля Опеля глубоко засело в его памяти. Эрнст вдруг поверил этому недавно испеченному доктору философии и решил, а вдруг это действительно новый путь увеличить скорость. В это время, в 1935 году, Эрнст уже прекрасно знал о скорости звука, о звуковом барьере и уже думал даже о сверхзвуковой скорости.

В начале 1936 года из ворот завода Хейнкеля в Варнемюнде выехала целая кавалькада грузовых и легковых машин. Механики под командой инженера Вальтера Кюнцеля везли первый

опытный истребитель Не-112 с обрезанными консолями, без оперения и без мотора, который ехал задом наперед на своих основных ногах за грузовиком. Путь лежал на юг к Куммерсдорфскому полигону. Эрнст во всем пошел навстречу Вернеру фон Брауну.

Через месяц на своей машине Эрнст уже и сам ехал в Берлин, а оттуда на Куммерсдорфский полигон. Уже было проведено несколько успешных запусков ракетного двигателя, установленного в хвосте фюзеляжа Не-112. Он увидел свой истребитель в мрачном сарае, где трудился Вернер фон Браун со своими друзьями и механиками, которых он откомандировал ему в помощь. Рядом с Брауном находился очень знающий и опытный военный летчик-испытатель из Рехлина — двадцатидевятилетний Эрих Варзиц, который согласился взлететь на ракетном самолете.

Эрнст не сразу заметил изменение в конструкции своего истребителя. Только острый конусный обтекатель хвостовой части фюзеляжа отсутствовал. На месте среза выступал толстый цилиндр камеры сгорания с небольшим соплом. Браун объяснил, что в фюзеляже установлены два бака. Перед кабиной — жидкий кислород, за кабиной — спирт. Под давлением оба компонента поступают по трубам в камеру сгорания, воспламеняются и создают мощную струю продуктов горения, которая толкает самолет сзади.

Один вопрос не давал Эрнсту покоя, но он не стал его задавать Брауну, полагая, что должен разобраться сам. Воздушный винт создает силу тяги, приложенную в передней части длинного фюзеляжа, и эта сила способствует устойчивому движению самолета. А что будет с устойчивостью, если силу тяги приложить сзади, в конце фюзеляжа? При малейшем боковом порыве ветра и отклонении самолета от направления движения не будет ли сзади приложенная сила тяги увеличивать это отклонение? Ракетных самолетов не было, и опыта не было. Эрнст решил для себя, что все покажут летные испытания. А пока Браун дает команду перевозить самолет на испытательную площадку.

Там самолет закрепили за основные ноги шасси на специальной платформе на колесах, двигающейся по рельсам. Она позволяла динамометром измерить развиваемую ракетным двигателем тягу. Хвост самолета подняли до горизонтального положения и опустили на подставку, чтобы струя двигателя не била в землю. Перед пуском ракетного двигателя все укрылись за массивной бетонной стеной с небольшими окнами из толстого силикатного стекла, потому что были частые случаи, когда камера сгорания взрывалась. Здесь находились все контролирующие приборы и средства дистанционного

управления работой двигателя. Только Вернер фон Браун и Эрих Варзиц встали на центроплан с обеих сторон кабины — они демонстрировали безопасность ракетного двигателя для пилота самолета. Все было готово к испытанию.

Вдруг Эрнст обнаружил, что в хвосте самолета появилось красно-белое свечение, превратившееся в ревущее яркое пламя длиной в десять метров. Воздух за бетонной стеной, где стоял Эрнст, содрогнулся и продолжал вибрировать. Кроме дикого рева, ничего слышно не было. Огненная струя немного колыхалась. И тут Эрнст увидел, что валявшиеся на полу толстые стальные листы начали шевелиться, подхваченные струей, взлетели и были отброшены назад на десятки метров, как сухие опавшие листья. Казалось, что двигатель работает очень долго. Внезапная тишина вывела Эрнста из оцепенения, и он посмотрел на смельчаков, которые, чуть пригнувшись, стояли на центроплане крыла. Только сейчас Эрнсту стало абсолютно ясно — ракетный самолет будет реальностью.

Дальнейшие события разработки ракетного истребителя развивались с калейдоскопической быстротой. Сталь, из которой сваривали камеру сгорания двигателя Брауна, не выдерживала такой высокой температуры. Наконец, появилась жаропрочная сталь. Уже два фюзеляжа истребителя Не-112 были уничтожены взрывами двигателя. Теперь у Брауна и Варзица родился новый план, как преодолеть сомнения Люфтваффе в ракетном двигателе:

— взлет Не-112 на его родном моторе;

— после набора высоты — выключение мотора;

— включение ракетного двигателя и демонстрация летных характеристик в режиме только его тяги.

Дело было за малым — нужен летный экземпляр истребителя. Эрнст опять рискнул еще одной своей машиной. Новенький Не-112 с механиками и инженером Кюнцелем отправился на уединенный резервный аэродром Нойхарденберг, восточнее Берлина, выделенный Люфтваффе для ракетных экспериментов фон Брауна и Хейнкеля. Уже в марте 1937 года Варзиц там облетал эту машину, используя пока только ее родной поршневой мотор.

Перед полетом на ракетной тяге решили еще раз погонять «горшок» на земле. Самолет установили горизонтально, поставив хвостовое колесо на козелки. Напротив сопла установили трубу диаметром в полметра с отогнутым кверху противоположным концом. Эта труба должна ловить струю и отводить ее вверх.

Варзиц сидел в кабине самолета между двумя баками с очень взрывоопасными жидкостями — впереди жидкий кислород, а

сзади спирт. Он должен был ждать, пока поднимется давление в баках, и только тогда открыть кран подачи компонентов в камеру сгорания, где они воспламенятся. Наконец стрелка манометра приближается к заданной метке, Варзитц передвигает рычажок крана и…

Страшный взрыв сотрясает окрестности аэродрома, куски самолета разбрасываются вокруг. Вместе с ними выбросило и Варзитца. Но произошло чудо — он отделался ушибами.

Уже через несколько дней он приехал к Эрнсту на завод в Маринехе просить новый самолет. Его доводы о том, что до цели осталось совсем ничего, что уже пройден большой путь и накоплен необходимый опыт, убедили Эрнста. Второй новый Не-112 был отправлен в Нойхарденберг. Потребовался месяц, чтобы его доработать и установить все, что требовал ракетный двигатель фон Брауна. После успешных наземных испытаний «горшка» решили лететь.

Истребитель привычно взлетел на своем поршневом «Даймлере» и набрал высоту. Его скорость была 300 км/ч. Теперь наступила очередь ракетного дебютанта. Варзиц включил наддув баков с компонентами и, когда давление в них поднялось до нормы, убрал обороты основного мотора. Теперь самолет летел по инерции, и пилот открыл кран подачи топлива в ракетный двигатель. Истребитель дернулся и завибрировал. Ракетный двигатель толкал его в хвост с такой огромной силой, что всего за несколько секунд он увеличил свою скорость на целых 100 км/ч. Но он устойчиво летел, не перевернулся, не начал кувыркаться, даже не рыскал и не менял траектории полета, только увеличивал скорость. Но топливо кончилось, и «горшок» замолк. Но Варзиц почувствовал нестерпимый жар, чад и удушливые газы в кабине. Он решил, что сейчас произойдет взрыв, отстегнул привязные ремни и собрался покинуть самолет, но обнаружил, что уже летит на высоте 300 метров и парашют не успеет наполниться. Решил садиться, но шасси не выпускалось. Плюхнулся на брюхо. Когда он с трудом выбирался из кабины, машина уже начала гореть. Подоспевшие на своей машине пожарные быстро справились с огнем.

Инженер Кюнцель со своими механиками за неделю восстановил самолет и даже устранил попадание раскаленных и ядовитых газов в кабину. Варзиц выполнил еще несколько таких полетов, демонстрируя всем сомневающимся, что самолет может лететь только на ракетной тяге. Наконец он решился взлететь на обоих двигателях, работающих одновременно. Этот взлет поразил воображение всех присутствующих на аэродроме — машина почти вертикально взмыла в небо.

Теперь предстоял последний этап программы демонстрации жизнеспособности ракетного самолета — полет на одном двигателе Вернера фон Брауна. Для Эрнста этот летный эксперимент значил очень многое. Впервые в мире в воздух поднимется самолет с жидкостным ракетным двигателем, и это будет самолет Хейнкеля. Он опять пионер в новом направлении развития самолетостроения, и оно обещало достижение невиданных скоростей. Когда летал планер Опеля с пороховыми зарядами, Эрнст уже тогда понял, что этим надо заниматься всерьез. И вот теперь наступает его час.

В ясный июньский день 1937 года истребитель стоял на краю летного поля, готовый совершить этот исторический полет. Варзиц уже колдовал в кабине, ожидая, пока возрастет давление в баках. Вот он поднял правую руку — готов открыть подачу топлива. Все присутствующие столпились на приличном расстоянии в стороне и замерли от волнения. Самолет теперь стоял, как ему положено, с опущенным хвостом, но без воздушного винта. И когда огненная струя вырвалась, она ударила в землю и подняла клубы пыли. Но самолет уже двинулся, подгоняемый этой смесью огня и пыли. Его скорость быстро нарастала. Вдруг все на земле увидели, что пылевая завеса, прочертившая значительную часть аэродрома, оборвалась — самолет уже был в воздухе. Он рвался в высоту, увеличивая скорость, и Варзицу пришлось отдать ручку от себя, чтобы перевести его в горизонтальный полет, а затем в пологий вираж вокруг аэродрома. Снизу Эрнсту представилась нереальная картина. Его истребитель летел без воздушного винта с длинным сверкающим факелом из хвоста. Так и кружил он над аэродромом, пока внезапно факел не исчез и не наступила абсолютная тишина. Варзиц уверенно скользнул к летному полю и, выпустив шасси, бесшумно спланировал на траву. После пробега самолет уже не мог двинуться с места и стоял в одиночестве на краю поля, пока к нему не подъехали разные машины. Варзиц уже стоял на земле и улыбался. Эрнст вылез из своего «Мерседеса», подошел и тепло обнял этого бесстрашного и очень квалифицированного пилота, который прославил его, себя и Германию.

Уж кто-кто, а Эрнст прекрасно знал, что эти летные испытания только начало большой работы по созданию качественно нового оружия защиты страны. Еще в мае 1935 года майор Вольфрам фон Рихтгофен отправил по начальству свое обоснованное предложение о создании ракетного истребителя-перехватчика для борьбы с высотными бомбардировщиками врага. Тяга ракетного двигателя не уменьшается с высотой, а

сопротивление самолета падает. Ракетный перехватчик хотя и на короткое время, но будет королем на большой высоте и расправится с неуклюжими бомбовозами. Предложение фон Рихтгофена содержало голую идею, но она засела в умах министерских экспертов. И не случайно в конце того же года у Эрнста Хейнкеля появился Вернер фон Браун со своим ракетным двигателем.

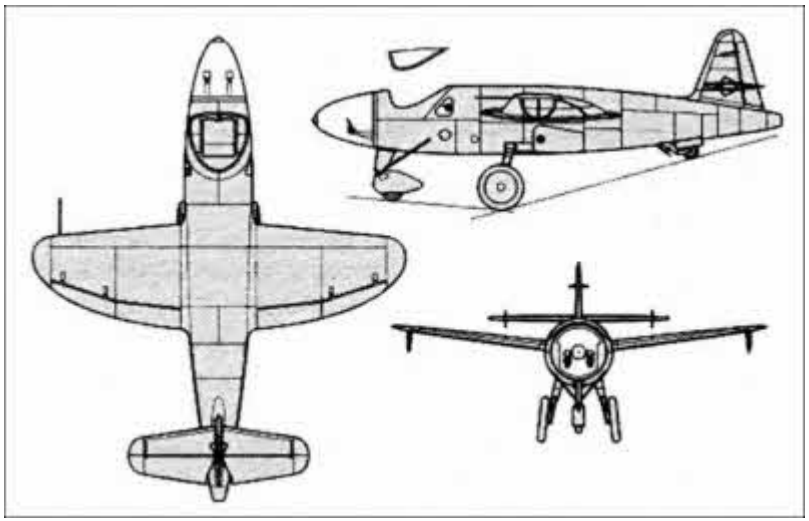
Когда же их эксперименты с Не-112 дали надежду на успех, Хейнкель поручает небольшой группе из шести своих конструкторов на заводе в Маринехе совершенно секретное задание — разработку экспериментального ракетного самолета для достижения максимально возможной скорости. Скорость оставалась его идеей фикс, и на свои деньги он мог себе позволить создать самый быстрый в мире самолет. Ведущим конструктором этого проекта Эрнст назначает Вальтера Кюнцеля, он же ответственный за установку двигателя. Вальтер Гюнтер — аэродинамика. Он успеет разработать схему и продуть модель до своей гибели в автомобильной катастрофе 21 сентября 1937 года. Адольф Енсен выполнял расчеты режимов полета. За прочность конструкции отвечал Бош. Планер разрабатывал Регнер, а шасси — Якоб.

Просмотрев варианты компоновки, Эрнст решил, что пора раскрыть карты. Он поехал в Нойхарденберг и спросил Брауна и Варзица, хотят ли они принять участие в создании настоящего ракетного самолета. Они хотели.

За большим круглым столом расположились все участники подпольного проекта Хейнкеля. На обсуждение поставлен один вопрос — какого размера разрабатывать ракетный самолет. Имеется только один тип двигателя с определенной тягой. Большой самолет позволит обеспечить максимальную безопасность пилоту, но в ущерб скорости. Маленький и легкий самолет сможет разогнаться до 1000 км/ч. Где-то в подсознании Эрнст склонялся к достижению еще неизведанной скорости. После долгого обсуждения Эрнст объявил, что последнее слово должно быть за летчиком, который будет лететь на этом самолете, и посмотрел на Варзица. Тот заверил, что готов лететь на самом маленьком. Так и порешили.

Проектировщик Вальтер Гюнтер убрал все, что можно, и оставил только самое необходимое для короткого скоростного и высотного полета. Фактически была разработана рекордная машина, и она выглядела игрушечной. Диаметр миделевого сечения фюзеляжа определялся шириной плеч Варзица. В кабине он согласился сидеть в полулежачем положении и всем рассказывал, что чувствовал себя очень дискомфортно, если

забывал предварительно вытащить из заднего кармана брюк свой бумажник.



Общий вид экспериментального ракетного самолета Не-176

Безопасному покиданию самолета на большой скорости Эрнст уделил особое внимание. Выбраться из аварийного самолета при таком скоростном напоре летчик уже не мог, и Эрнст решает конструировать первую в мире отделяемую в воздухе кабину. Летные испытания срабатывания механизма отделения кабины и ее парашютной системы были проведены на деревянных макетах с манекеном пилота. Макеты сбрасывали на высоте 6 км из-под Не-111.

Профиль крыла и оперения был выбран тонким и симметричным. Для скоростных рулежек устанавливалась неубираемая передняя нога. Размах крыльев этой малютки был всего пять метров, а ширина колеи основных колес меньше метра. Расчетный взлетный вес — чуть больше 1600 кг.

У двигателя Вернера фон Брауна был конкурент — оригинальное творение 37-летнего инженера Хельмута Вальтера. В ракетном двигателе Вальтера ничего не горело. В его камере происходила бурная химическая реакция разложения перекиси водорода (компонент Т) при смешивании с катализатором — перманганатом (компонент Z), выделялось много горячего парогаза, струя которого и создавала тягу. Преимущества этого двигателя для самолета — более длительное время работы,

возможность немного регулировать тягу, меньшие размеры и вес — признал и Вернер фон Браун, согласившийся опекать маленький ракетный самолет Хейнкеля и с этим двигателем.

Пока на заводе Хейнкеля в Маринехе строили первый экземпляр ракетного самолета, для Вернера фон Брауна открылась невиданная перспектива разработки новых конструкций ракет для армии. Было принято решение о строительстве самого большого в мире исследовательского ракетного полигона. Браун с Варзицом за штурвалом облетали все побережье Балтийского моря в поисках подходящего места. Браун остановил свой выбор на заброшенной прибрежной деревушке Пенемюнде. Десять тысяч рабочих в течение двух лет будут создавать ту инфраструктуру для производства и испытания ракет, которую придумал молодой фон Браун.

Построенный и продутый в большой аэродинамической трубе Геттингена, секретный малютка отправился на аэродром в Пенемюнде для летных испытаний. Скоростные рулежки проводились на буксире мощного легкового «Мерседеса», достигнув 155 км/ч. Когда Варзиц начал подлетывать, оказалось, что полосу аэродрома надо удлинять на полтора километра.

У военных были другие виды на ракетный самолет, чем у Эрнста. Их не очень прельщало исследование околозвуковых скоростей, им нужно было оружие. Когда в министерстве узнали об успешном первом вылете ракетного Не-176 в Пенемюнде 20 июня 1939 года, то на следующий день туда прилетели Мильх и Удет с ведущими экспертами. Они не скрывали ехидных улыбок, когда возле самолета появился главный конструктор. Удет высказался более определенно:

— И вы хотите сказать, что собираетесь летать на этой игрушке? Да у нее же нет даже крыльев!

— Да, это первый в мире пока экспериментальный ракетный самолет, но он летает, и вы сейчас в этом убедитесь, — парировал Эрнст.

Он очень зависел от этих двух, Удета и Мильха. Летом 1939 года в Германии все было подчинено немедленному наращиванию военного потенциала для предстоящей кровавой бойни, и военные обладали неограниченной властью. Какие там, к черту, экспериментальные исследования каких-то звуковых скоростей, когда сейчас позарез нужны самолеты-бойцы. А этот талантливый профессор Хейнкель растрачивает свое время и энергию на какое-то непонятное далекое будущее.

Погода в этот день выдалась неудачная. Хмурое небо Балтики гнало свои рваные облака на побережье. Варзиц, одетый в серебристый противохимический защитный комбинезон, залезает

и укладывается в тесной кабине. Механики закрывают за ним прозрачную панель кабины. Все это действительно напоминает подготовку циркового трюка. Но вот с рокотом выбрасывается струя белого газа, и маленький самолетик, разбежавшись, взмывает не под купол цирка, а навстречу темно-серым облакам. Он кружит над аэродромом, бросая вызов всем существующим самолетам с их поршневыми моторами. Но Эрнст, глядя на лица своих высоких гостей, начинает понимать, что значимость этого полета им оценить не дано. Прошло чуть больше минуты, белая струя за самолетиком исчезла, и он замолчал. Теперь предстояла посадка. Было видно, как порывы ветра раскачивают его. Но касание травы было мастерское, и, используя инерцию, Варзиц подкатился довольно близко к группе зрителей. К нему уже спешил открытый «Мерседес» Кюнцеля с двумя механиками. Они забрали экстравагантно одетого пилота и подвезли к ожидающим. Варзиц первым выскочил из машины и направился прямо к сверкающему генеральскими лампасами брюк Мильху для доклада. Госсекретарь Министерства авиации долго жал его руку, поздравлял и объявил, что присваивает Варзицу звание авиационного капитана. Удет тоже поздравил пилота, но, к изумлению стоявшего в двух шагах Эрнста, громко заявил:

— Это не самолет, и я запрещаю летать на нем.

— Но здесь представлен только первый самолет для демонстрации принципиально новой силовой установки, которая обеспечит достижение неслыханных скоростей полета, — пытался спасти программу Варзиц.

Эрнсту потребовалось совершить несколько поездок в Берлин к Удету, прежде чем он добился отмены запрета. Но спустя неделю, когда Варзиц успел выполнить несколько полетов на Не-176, — новый запрет. Но теперь уже персонально Варзицу. Генерал Люхт озвучил недовольство военных слишком большой независимостью Эрнста: «Этот самолет мы Хейнкелю не заказывали и не будем рисковать нашим пилотом. Пусть его испытывают пилоты его фирмы».

Варзиц сумел лично добиться от Удета отмены и этого запрета. Но он успел сделать только один вылет по программе, как пришел новый приказ — прекратить все полеты на Не-176 и доставить его в летном состоянии в Рехлин для специальной демонстрации до 3 июля 1939 года.

Все прояснил звонок Удета. В программу показа Гитлеру, помимо полета Не-100 и взлета перегруженного Не-111 с ракетными ускорителями, он включил и полет ракетного самолета. Ему нужно только полетать вокруг аэродрома. Эрнст надеялся, что этот полет даст ему возможность начать широкую

программу разработки эффективного ракетного самолета. Все было готово в срок.

На краю летного поля собралась толпа военных и несколько штатских. Эрнст издали увидел, что подъехал автомобиль Гитлера. Через несколько минут Гитлер в сопровождении Кейтеля, Йодля, Геринга, Мильха и Ешонека присоединился к ожидавшим его. Малютка Хейнкеля в программе числилась первой и стояла неподалеку на приличном расстоянии от остальных самолетов. Гитлер подошел к ней, обменялся рукопожатием с Удетом и Хейнкелем, бегло взглянул на машину сбоку и заслушал короткое объяснение Удета. Затем на всякий случай все отошли от нее метров на сто.

На этот раз, чувствуя важность момента, Варзиц превзошел сам себя. Он взмывал на высоту тысячу метров, дросселировал струю и пикировал до самой земли, тут он включал двигатель на полную тягу и снова уходил в небо. Затем он произвел красивую посадку на очень большой скорости и рулил обратно через все поле на работающем двигателе.

Единственное, о чем Гитлер спросил Эрнста, когда поздравлял, касалось суммы, которую он заплатит Варзицу за этот полет. Гитлер отправился к следующему самолету, а Геринг спросил пилота:

— Хорошо, так что вы думаете о всей этой галиматье в целом?

— Господин генерал-фельдмаршал, я уверен, что через год или два очень мало боевых самолетов будут с винтами и поршневыми моторами.

— Вы оптимист, господин Варзиц. Ладно, поскольку все сегодня прошло так хорошо, я награждаю вас премией — двадцать тысяч марок.

Через три дня Варзица вызвали в Берлин к Удету. Когда он вернулся, то рассказал Эрнсту, что он двадцать минут отвечал на технические вопросы Гитлера в присутствии Геринга и Удета, но все это «просвещение» ничем не кончилось. У летчика сложилось впечатление, что никто из них не видит практической пользы от ракетных самолетов в ближайшем будущем.

Единственный экземпляр Не-176 после начала войны был отправлен в Авиационный музей Берлина, где он был уничтожен во время одной из бомбардировок союзников.

Турбореактивный двигатель

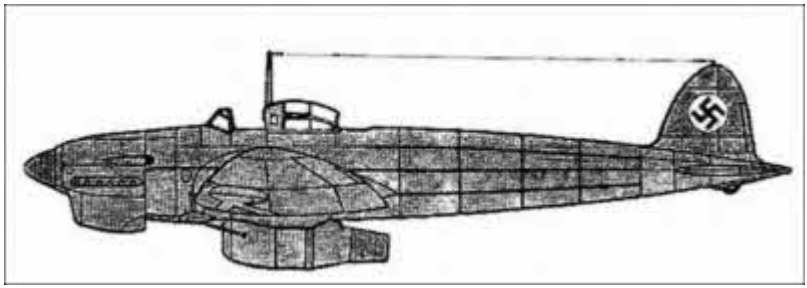
На этот раз все началось не с телефонного звонка, а с письма.

Знакомый профессор из университета Геттингена 3 марта 1936 года сообщал, что его молодой ассистент Ганс фон Охайн успешно работает над созданием воздушно-реактивного двигателя для самолетов, но он нуждается в финансировании для завершения его исследований. Профессор заверял Эрнста, что эта работа фон Охайна базируется на серьезной научной основе и имеет большое практическое значение.

В ответном письме Эрнст приглашал молодого физика прибыть к нему в Варнемюнде через две недели. Эрнст увидел стройного, высокого и красивого юношу. В свои двадцать четыре он многое успел. Защитил диссертацию, придумал конструкцию реактивного двигателя с центробежным компрессором, провел все расчеты, на все свои деньги построил первый натурный образец и подал заявку на патент. Но главное — он поразил Эрнста своей зажигающей верой в успех его двигателя. Слушая доводы молодого доктора, Эрнст подумал, что, наверное, сам Бог послал ему этого энергичного и увлеченного самородка. Ведь он сам уже думал именно о воздушной турбине вместо поршневого мотора на самолете.

Но с другой стороны, этот парень нуждается в материальной поддержке. Он, чистый физик-теоретик, только начал осваивать технические азы с помощью своего механика. Придется создавать для него отдельную лабораторию с людьми Хейнкеля и техникой. Все это потянет большие деньги, займет несколько лет, пока появится окупаемость. Стоит ли в это ввязываться? Может, лучше подождать, когда моторные фирмы BMW, «Юнкерс» или «Даймлер» сделают свои воздушные турбины? Но ведь свой первый реактивный двигатель этот юный доктор родил во дворе университета в Геттингене. Нет, ждать у моря погоды не в характере Хейнкеля. Он будет брать быка за рога.

Эрнст взял к себе на работу Ганса фон Охайна и его механика Макса Хана и обещал полную секретность. Новость о том, что теперь Хейнкель будет разрабатывать свой турбореактивный двигатель для самолетов, стала достоянием только самых близких — Шварцлера и братьев Гюнтеров. Вальтеру Гюнтеру Эрнст поручил разработку самолета под будущий двигатель. На краю завода в Маринехе был построен специальный цех, отгороженный от остальной территории, где было все, что нужно Гансу фон Охайну. В его распоряжении был небольшой коллектив работников Хейнкеля во главе с дипломированным инженером Вильгельмом Гундерманом. Доктор фон Охайн оценил время создания нового двигателя для самолета в несколько месяцев и стоимость в 50 тысяч марок. Даже опытный Хейнкель не подозревал, что это потребует много миллионов.



Установка первого ТРД Хейнкеля под Не-118 для летных испытаний

Сначала был демонстрационный стендовый двигатель из листового металла, работавший на водороде и с тягой всего 130 кг. Но он вселил в коллектив уверенность в правильности выбора схемы и послужил основой для разработки настоящего ТРД с достаточной для взлета самолета тягой.

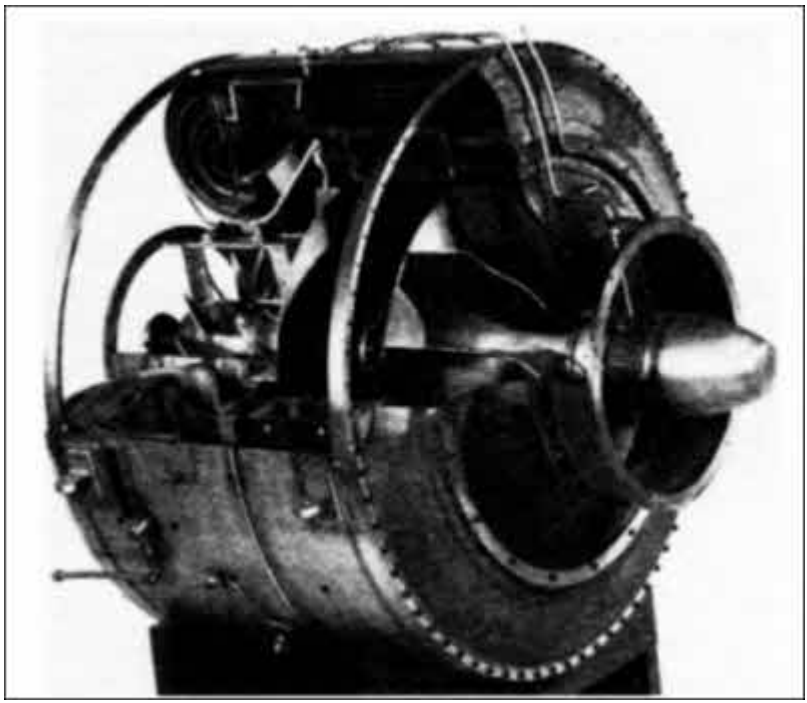
Новый двигатель подал свой голос через полтора года с начала всех работ, сентябрьской ночью 1937-го. Это была бочка с одной крыльчаткой и одной центробежной ступенью компрессора на входе и центробежной турбиной на выходе.

Методом проб и ошибок Охайн и его люди днем и ночью работали над доводкой этого двигателя. Он уже работал на солярке и развивал тягу около полутонны. Эрнст построил большую испытательную станцию на заводском берегу реки, и горячая струя двигателя направлялась в ее сторону. По ночам жители Варнемюнде просыпались от ужасного завывания. Ходили разные слухи, но точно никто ничего не знал.

Наконец первый летный двигатель установили снизу фюзеляжа заводского самолета Не-118.

Варзиц взлетал в четыре часа утра на родном поршневом моторе, и на высоте 500 м Кюнцель из второй кабины включал ТРД. Скорость Не-118 резко увеличивалась. Они совершали посадку с работающим поршневым мотором до начала рабочего дня на заводе. Все лето 1938 года двигатель испытывался на различных скоростях и высотах полета. Пробовали выключать поршневой мотор и летели на одном реактивном. Но однажды после посадки, когда они рулили к стоянке, из-за течи солярки реактивный двигатель вспыхнул. Экипаж успел выскочить из своих кабин, а самолет сгорел. Второй летный двигатель Эрнст решает установить на специально для него спроектированный экспериментальный самолет Не-178.

Конструкторы первого в мире летного турбореактивного двигателя внимательно следили за всеми патентами в этой области техники. Они уже знали, что англичанин Франк Уитл в 1930 году застолбил схему ТРД с осевыми и центробежной ступенями компрессора и в прошлом году начались стендовые испытания его двигателя.



Первый в мире летный ТРД He-S3B, 1938 год

В компании «Юнкерс» группа профессора Герберта Вагнера в это время настойчиво работала над своим первым в мире турбовинтовым двигателем. Уже в 1936 году в Магдебурге они начали испытывать газовую турбину с 14 ступенями осевого компрессора и кольцевой камерой сгорания. Но им нужна была жаропрочная сталь, а она использовалась в производстве вооружений, и на ее приобретение требовалось специальное разрешение. Так их работа и заглохнет, а часть инженеров будет работать у Хейнкеля.

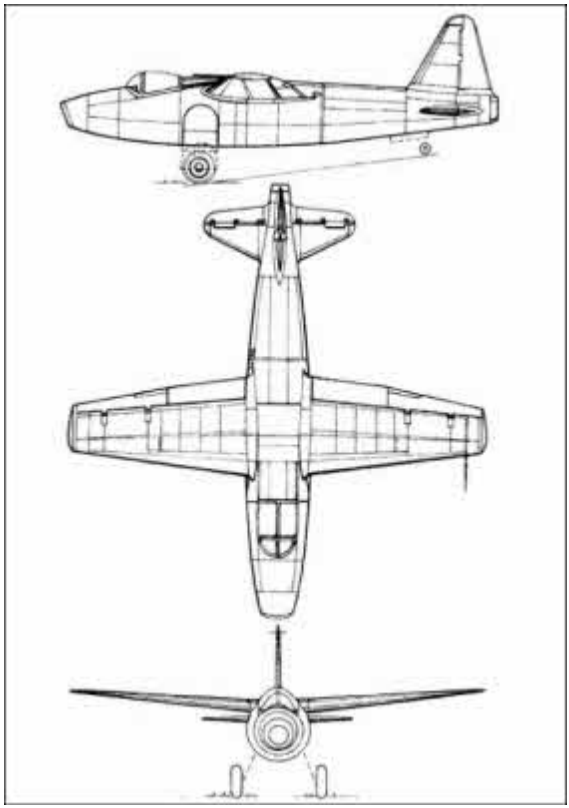
Секретное конструкторское бюро, его опытное производство и испытательная база турбореактивных двигателей в компании Хейнкеля росли не по дням, а по часам. Помимо группы доктора

Охана, работавшей над двигателями с центробежным компрессором, Эрнст создает конкурирующую группу инженеров для разработки двигателя с осевым компрессором. Он поверил, что сам для своих самолетов может создавать новые двигатели. Теперь все зависело от демонстрационных полетов экспериментального реактивного самолета.

Первый реактивный самолет

Самолет, который будет летать с воздушно-реактивным двигателем, создавался впервые. Летом 1937 года Эрнст поручил его разработку Вальтеру Гюнтеру. Еще никто и никогда не проектировал самолет под двигатель, на вход которого нужно подать воздушный поток и использовать выходящую горячую струю для создания тяги.

То, что Эрнсту предложил Вальтер, показалось ему разумным. Самолет был классической схемы с верхнерасположенным трапециевидным крылом тонкого симметричного профиля. Основные ноги шасси убирались в отсек фюзеляжа перед двигателем, в верхней части которого находился топливный бак. «Бочка» располагалась посередине фюзеляжа, и ее диаметр определил максимальное сечение. Скошенный с учетом угла атаки носовой воздухозаборник получал невозмущенный воздушный поток с максимальным напором. По каналу воздухозаборника круглого сечения поток проходил под кабиной пилота и попадал в двигатель. Выходящая струя направлялась по удлинительной трубе в регулируемое створками сопло у обреза хвостовой части фюзеляжа.



Общий вид реактивного Не-178, 1937 год

Эрнст подписал компоновку экспериментального самолета, не подозревая, что точно по такой же схеме будут создаваться почти все первые одноместные реактивные самолеты в других странах. В Англии «Глостер» с двигателем Уитла взлетит через четыре года. А в СССР конструкторы реактивных истребителей начнут использовать эту схему только через десять лет после победы над Германией.

Экспериментальному реактивному самолету Хейнкеля был присвоен индекс Не-178. Вальтер Гюнтер еще сомневался, использовать ли боковые воздухозаборники или носовой. Выбрали последний. Он разработал кинематику шасси, три ноги убирались и выпускались сжатым воздухом. Все принципиальные решения по облику самолета принадлежали Вальтеру Гюнтеру.

Вальтер Гюнтер разбивается насмерть в своем автомобиле 21 сентября 1937 года. Для Эрнста это было равносильно потере сына. Но жизнь продолжалась, и надо было работать. Вместо

Вальтера за проектные увязки стал отвечать его ближайший коллега Генрих Хелмболд, и к проекту подключился брат — Зигфрид Гюнтер. Расчетная скорость при пикировании — 1000 км/ч, максимальная эксплуатационная перегрузка — 7, запас прочности — 2.

Разработку рабочих чертежей возглавил, как всегда, Карл Шварцлер. Общее повседевное руководство осуществлял технический директор, профессор и доктор Генрих Хертель. Летом 38-го, когда основные чертежи были выпущены, построили натурный макет. На него приглашали военных и устраняли их замечания. В конце года начали строить первый летный экземпляр, а затем и второй — дублер — с большей площадью и размахом крыла.

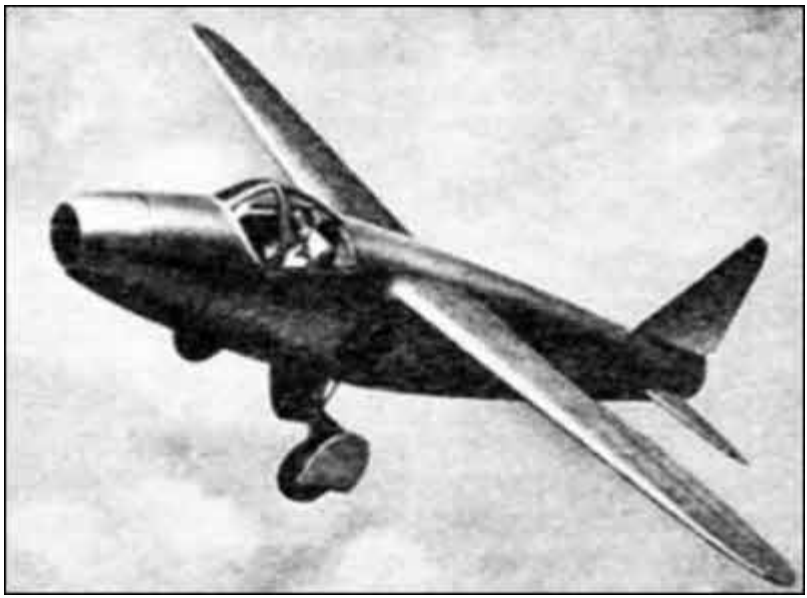
Испытывать новый самолет Эрнст опять уговорил Эриха Варзица и предоставил ему столько времени на подготовку к первому вылету, сколько потребуется. Но пилот начал рулежки, как только реактивный двигатель установили и прогоняли на самолете. Шасси работало нормально, и все шло хорошо. Но когда Варзиц стал разгоняться на полосе заводского аэродрома в Маринехе, то стало очевидно, что тяги двигателя не хватает для взлета.

Эрнст дал команду вернуть самолет в сборочный цех и снять двигатель. Охайн придумал, как надо изменить направляющие лопатки компрессора и турбины. Это изменение увеличило статическую тягу до 450 кг, и тогда Варзиц решился взлетать через два дня.

Ранним летним утром 27 августа 1939 года на аэродроме у стоянки реактивного самолета появилось все начальство во главе с Хейнкелем. Варзиц с механиками уже колдовал вокруг самолета. Но вот летчик залезает в кабину, проверяет подвижность всех поверхностей управления, запускает двигатель и проверяет все его параметры. Все присутствующие конструкторы по-чему-то очень нервничали. Когда Варзиц подал сигнал механикам закрыть фонарь, Эрнст рванулся к кабине, протянул руку и за время крепкого рукопожатия успел пожелать пилоту мягкой посадки. Варзиц улыбнулся и кивком поблагодарил конструктора, но беспокойное лицо Эрнста не смягчилось, оно оставалось взволнованным и напряженным.

Реактивный самолет, воя и присвистывая, движимый только горячей струей из хвоста, рулил к началу полосы. Если бы этот обворожительный процесс тогда, в 1939 году, показали в кинохронике, то все, кто имел отношение к авиации, решили бы, что это кинотрюк. А смелый пилот уже плавно двинул рычаг двигателя вперед до упора. Двигатель ответил увеличением

оборотов и свиста. Стрелка тахометра подползла к одиннадцати тысячам, а самолет уже катился, медленно, но неуклонно увеличивая скорость. Вот он уже проскочил середину полосы аэродрома, и все на земле увидели, что самолет в воздухе.



Первый в мире реактивный самолет Хейнкеля в воздухе

Первый полет первого в мире реактивного самолета на первом в мире турбореактивном двигателе. И все это — и двигатель, и самолет — создано в его компании, под его руководством и по его неистребимому влечению к большой скорости. По сердцу Эрнста разливалась ощутимая теплота, а к горлу подступил комок. Он первым построил самолет, который для создания реактивной тяги использовал бесплатный кислород воздуха и с имеющимся запасом топлива мог лететь долго и далеко.

То же чувствовал и Варзиц в кабине Не-178. Теперь можно не волноваться, что скоро кончится топливо, как это было на ракетном самолете. Теперь можно полетать в свое удовольствие, наслаждаясь отсутствием привычной вибрации винта и поршневого мотора. Только упругий и мощный свист, и машина уверенно набирает высоту. Температура двигателя и давление насоса в норме — можно убирать шасси. Варзиц двигает рычажок крана, но шасси не убирается. Он повторяет это несколько раз, но

видит, что лампочки замков выпущенного положения шасси продолжают гореть, и успокаивается. Можно полетать и с выпущенным шасси. На высоте 500 метров он описывает большие круги над аэродромом. Прошло шесть минут полета, можно заходить на посадку. Но что это — упало давление топливного насоса. Надо садиться сразу, уходить на второй круг нельзя — двигатель может заглохнуть. Но и вписаться в короткую полосу трудно. Он гасит скорость скольжением, хотя у земли это очень опасно. Но самолет, имея большую посадочную скорость, послушно касается полосы, не совершив ни одного «козла», и останавливается как раз возле стоящего в группе конструкторов Эрнста Хейнкеля.

Варзица и профессора Хейнкеля несли на руках, общее ликование требовало более материального воплощения. И вечером в местном казино был организован торжественный банкет с речами, героями которого стали Хейнкель и Охайн.

В эти последние мирные дни августа 39-го Эрнст так был увлечен подготовкой первого вылета своего реактивного самолета, что все приготовления нападения на Польшу обошли его стороной. Он крайне удивлен, когда его восторженный телефонный доклад генералу Удету об успешном вылете Не-178 и открытии новой эры реактивной авиации был воспринят как ничего не значащее событие. О начале войны Эрнст узнает только 1 сентября из сообщения по радио.

На следующий день он получает приказ из Берлина увеличить производство военной продукции и временно, до окончания войны, отложить все исследовательские и экспериментальные работы, которые не могут быть немедленно использованы в военных целях. Это был типичный подход нацистской верхушки — концентрировать все силы и средства на решении очередной задачи, даже в ущерб развитию общего военного потенциала страны.

Но Эрнсту было трудно представить себе, как это можно пройти мимо «золота», лежащего на поверхности. После настойчивых и безответных приглашений высоких заказчиков своими глазами взглянуть на его техническое чудо он сам отправился в Берлин. Там вместе со своим представителем в столице фон Пфистермейстером он целый день уламывал Удета и Лухта предоставить компании Хейнкеля возможность разрабатывать реактивные двигатели и самолеты. Основным и очень действенным аргументом, который использовал Эрнст, было обещание разработать реактивный истребитель, так нужный для войны. И они добились покровительства Удета. Затем Эрнст снова приезжал к Удету со своим новым техническим директором

Робертом Люссером для уточнения деталей и условий сотрудничества.

Телеграммой от 18 октября 1939 года Удет предоставил компании Хейнкеля полную свободу рук и финансирование. Отчитываться о проделанной работе по реактивным двигателям и самолетам Хейнкель должен был только Удету или Лухту.

Реактивный истребитель

Утром 1 ноября 1939 года на аэродроме в Маринехе приземлился транспортный Ju-52/3 госсекретаря Министерства авиации Мильха. Вместе с ним пожаловали генерал-майор Удет и генерал-инженер Лухт. Поводом для визита было знакомство с экспериментальным реактивным самолетом He-178. Эрнст очень старался расхвалить свой летающий реактивный самолет и внушить начальникам боевой авиации Германии уверенность в реальной эффективности таких машин в надежде получить многомиллионный заказ. Но он уже давно понял и принял правила игры — экспериментальный самолет нужен ему для получения исходных данных при создании боевой реактивной машины, а им он нужен только как демонстратор готовности компании строить такие боевые самолеты. Помог Эрнсту и виртуозный летный показ He-178, который со второй попытки все-таки выполнил Варзиц.

Сначала на разбеге отказал двигатель. Варзиц прервал взлет и остановился на дальнем краю полосы. Эрнст сразу рванул туда на своем «Мерседесе», и механики обещали ему, что устранят неисправность двигателя за два с половиной часа. Тогда Эрнст взял в машину Варзица и привез к ожидающим визитерам. Варзиц сказал Мильху, что спустило колесо и его поменяют за два часа. Мильх сделал вид, что поверил. А Эрнст пригласил всех перекусить и обещал после этого показать что-то особенно интересное.

В большом светлом зале взору гостей предстало то, что они ждали с нетерпением — блестящий свежим лаком натурный макет двухмоторного реактивного истребителя. С размахом крыльев 12 и длиной фюзеляжа 10 метров он внушал уважение. Острая носовая часть фюзеляжа поддерживалась необычной для того времени передней ногой шасси. В свободном от мотора носу сейчас размещались три пушки с большим боекомплектом — мечта пилотов истребительной авиации. Но в нем можно будет разместить и любой другой комплект новейшего вооружения. Два макета новых реактивных двигателей компании Хейнкеля He-S8 с

уменьшенным диаметром крепились в мотогондолах под крыльями. Хвостовое оперение отличало этот истребитель двумя шайбами килей. На борту фюзеляжа — лаконичное обозначение: Не-280.

Здесь, у макета, Эрнст представил заказчикам ведущего конструктора этого истребителя, нового технического директора компании Роберта Люссера. Но для них он был человеком хорошо знакомым по его недавней работе у Мессершмитта. Люссер сделал короткий доклад о конструктивных особенностях нового истребителя, подчеркнув, что при скорости 800 км/ч он будет летать на высоте 11 км. Поэтому кабина пилота герметичная, а сиденье, катапультируемое сжатым воздухом. Затем он ответил на вопросы. Самые трудные касались технологического членения самолета в серийном исполнении и готовности к эксплуатации новых реактивных двигателей Хейнкеля.

Эрнст Хейнкель поправляет Зигфрида Гюнтера

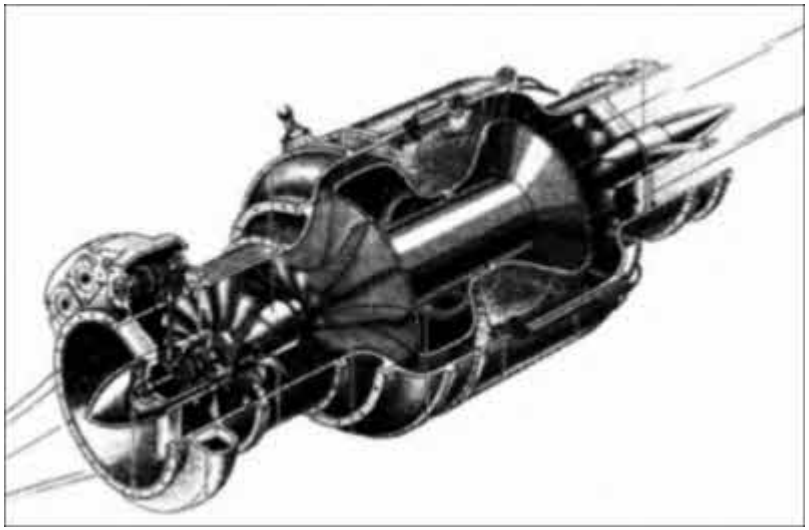
Тут Эрнст снова пригласил гостей на аэродром — его экспериментальный реактивный Не-178 к полету готов. В первый раз высокопоставленные оруженосцы Германии услышали этот необычный вой со свистом, который издавал маленький самолетик с дыркой в носу вместо воздушного винта. Улыбающегося Варзица было хорошо видно в большом прозрачном фонаре кабины. Вот завывание воздушной турбины перешло в рокот, и первый в мире реактивный самолет побежал,

разогнался и уверенно ушел вверх, в свою родную стихию. Но он тут же вернулся и спикировал прямо на гостей, заставив их пригнуться. Это был коронный номер Варзица. Затем он показал, что реактивный самолет, толкаемый сзади горячим потоком воздуха, по своей маневренности и управляемости ни в чем не уступает обычному поршневому истребителю.

Генералы улетели, оставив Эрнсту надежду стать первым в мире авиаконструктором серийного реактивного истребителя. Но для этого предстояло пройти трудной дорогой первооткрывателя неизведанных тайн природы, придумать огромное число новшеств и все это заставить работать так, как надо. И при этом надо было спешить.

Конкуренты уже дышат в затылок. Моторные компании BMW и «Юнкерс моторен» при восторженном содействии чиновников Министерства авиации уже начали разработку своих реактивных двигателей. Люссер, которого Бог послал Эрнсту вместо уволенного им Хертеля, рассказал, что уже с декабря прошлого года и до последнего дня работы у Мессершмитта разрабатывал проект P-1065 — реактивный истребитель с двумя будущими двигателями BMW. Теперь Люссер полон решимости разработать для Хейнкеля более совершенный истребитель, чем у Мессершмитта.

Конечно, в конечном счете реактивные двигатели и определят успех. У Эрнста работают две группы двигателистов, и надо было выбрать, какой двигатель поставить на его первый реактивный истребитель. Пока он остановился на более отработанном He-S8 с центробежным компрессором. Доктор Охайн уменьшил его диаметр до 775 мм. По сравнению с теперешним двигателем He-S3, имеющим 1200 мм, это большое достижение. Фронтальная площадь двигателя уменьшилась более чем в два раза. Но его надо еще долго доводить. Для летных испытаний этого реактивного двигателя Эрнст выделил бомбардировщик He-111. Мотогондола от истребителя с двигателем подвешивалась снизу под фюзеляжем He-111.



Реактивный двигатель Хейнкеля He-S8A для истребителя, 1939 год

Расчетная статическая тяга двигателя, равная 720 кг, в проекте истребителя могла полностью реализоваться, поскольку в мотогондоле по сравнению с фюзеляжем Не-178 не было длинного и кривого канала воздухозаборника и такой удлинительной трубы сопла, которые съедали 15 % тяги.

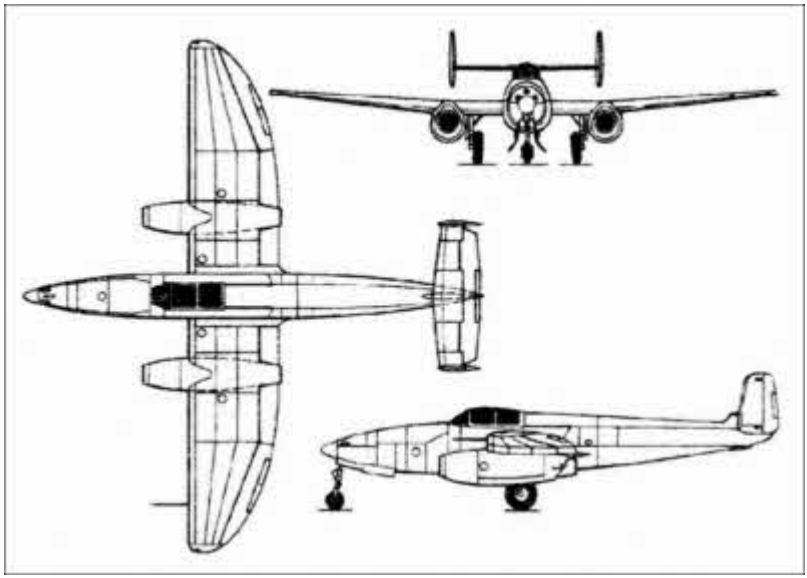
Люссер сразу представил Эрнсту два варианта компоновки истребителя с задним и передним расположением кабины пилота. Первый вариант был навеян его компоновкой рекордного Ме-209. Эрнст никак не мог определиться, какой вариант лучше, и даже приказал построить два варианта макета Не-180. Их детальный анализ на макетной комиссии с приглашением экспертов разных отделов Министерства авиации и Летно-ис-следовательского центра в Рехлине позволил решить, что второй вариант компоновки с передним расположением пилота лучше. В такой конфигурации истребителю Хейнкеля был присвоен индекс Не-280. Каждый шаг Эрнста, каждая маленькая победа и неудача в разработке реактивного двигателя и истребителя становилась предметом обсуждения в кругу экспертов Министерства авиации, и только в марте 1940 года пришел долгожданный заказ на постройку девяти опытных истребителей. Одновременно Мессершмитту заказали три опытных экземпляра его реактивного истребителя. Конкуренция старых соперников разгорелась с новой силой. Эрнст прекрасно осознавал, что производственная и испытательная база его самолетного завода не может обеспечить

качественное серийное производство реактивных двигателей. Чиновники Министерства авиации, отвечающие за призводство реактивных двигателей «Маух» и «Шелп» везде выступали с требованием прекращения их разработки Хейнкелем и переводе всех его двигателистов в одну из моторных компаний вместе со всем оборудованием. Чтобы сохранить свой коллектив и завершить разработку его двигателей, Эрнст лихорадочно искал выход. И он нашел моторную компанию «Хирт» возле Штутгарта, которая имела и свое отделение в Берлине. Она располагала всем необходимым, и ее можно было купить. Но Удет поставил условие: опытный истребитель Не-280 должен взлететь не позже апреля 1941 года. Поэтому Эрнст и остановил свой выбор двигателя для первого вылета на Не-S8, хотя его Не-S30 с осевым компрессором уже на стенде развивал тягу, большую на 200 кг, имел меньший диаметр, и его фронтальная площадь была в два раза меньше.

Но по всем данным этот уникальный двигатель будет готов для эксплуатации только в 1942 году. Расчет Эрнста был прост: сначала выиграть битву с другими шестью компаниями, которые хотели купить «Хирт», а потом оснастить свой истребитель этими двигателями. Вот уж тогда это будет настоящий реактивный прорыв. Его реактивному истребителю не будет равных.

Команда проектировщиков и конструкторов окончательно разработала истребитель, и началась сборка его первых образцов.

Здесь без Зигфрида Гюнтера не обошлось — задняя кромка крыльев эллипсовидная. Передняя нога убирается назад. Основные ноги шасси крепятся в крыле и убираются с поворотом колес в фюзеляж. Форма фонаря кабины, как у реактивных самолетов 50-х годов.



Общий вид реактивного истребителя Хейнкеля Не-280, 1940 год

Но вот первый летный готов, а двигатели задерживаются. И тогда Эрнст принимает смелое решение — подготовить эту машину к летным испытаниям в качестве скоростного планера. Вместо пушек в носу устанавливают примерно такого же веса аккумуляторную батарею, емкости которой хватало для обеспечения питанием всех электрических потребителей на борту на время полета. Вместо двигателей установили обтекаемые гондолы, соответствующие по весу и размерам ТРД He-S8A. На буксире у Не-111 истребитель набирал высоту четыре километра, отцеплялся и планировал на аэродром, выполняя различные полетные задания. Компания «Хейнкель» набрала такой большой опыт буксировки Не-280, что разработает уникальный буксировщик из двух соединенных вместе Не-111 — «Сиамские близнецы». Эти гиганты с пятью моторами будут успешно буксировать тяжелый десантный планер Мессершмитта «Гигант».

Посадить истребитель без двигателя — задача не из легких. Но Эрнст всецело полагался на высокую квалификацию своих летчиков. Первый такой успешный полет был выполнен 20 ноября 1940 года, и затем этот метод оценки летных характеристик нового самолета успешно применялся. Было выполнено двадцать таких вывозных полетов. Когда Мессершмитт окажется в таком же положении со своим реактивным истребителем, то для его

испытаний в воздухе он установит в носу поршневой мотор с винтом.

В конце марта 1941 года реактивные двигатели Хейнкеля гудели на стендах днем и ночью. Появилась уверенность, что их можно ставить на истребитель, хотя их тяга была меньше расчетной. Для летчика-испытателя Фрица Шефера машина была хорошо знакома — он летал на ней на буксире. Рулежки он провел нормально, замечаний не было. Оставалось провести скоростную с возможным подлетом. 30 марта Шефер взлетел. Он не убирал шасси и закрылки, сделал один круг и сел. Весь полет занял всего около трех минут, но это был первый в мире полет реактивного опытного истребителя.

Теперь можно было продемонстрировать Удету, что Эрнст Хейнкель выполнил условие соглашения о покупке моторостроительной компании «Хирт». Согласно деталям соглашения первый вылет на истребителе Хейнкеля должен сделать военный летчик Пауль Бадер. Всех нужных людей из министерства с Удетом во главе позвали на 5 апреля 1941 года.

Это был день Эрнста. В своем лучшем сером в полосочку костюме с круглым значком члена нацистской партии на левом лацкане, он снисходительно и загадочно улыбался гостям. Его красавец с двумя моторами, но без винтов стоял в начале полосы. Легкосъемные капоты обоих двигателей были одеты. Пауль Бадер залез в кабину и слушал последние наставления Фрица Шефера. Пауль и все остальные гости были уверены, что это первый исторический вылет реактивного истребителя. Вот он разогнался, оторвался от полосы, сразу убрал шасси и закрылки, развернулся в крутом вираже и победно летит прямо над аэродромом.

Всех присутствующих на аэродроме охватило невероятное возбуждение. Вот оно, это техническое чудо, летит на большой скорости, рыча своими реактивными двигателями. И это сделано в Германии, и это впервые в мире, и Германия опять впереди!

Реактивный истребитель Хейнкеля Не-280 в воздухе

Красивая и необычная посадка реактивного истребителя Хейнкеля также потрясла гостей. Пауль Бадер мягко коснулся полосы основными колесами, держа самолет на большом угле атаки, скорость быстро упала, самолет перевалился на переднее колесо и продолжал пробег. Самолет отбуксировали с полосы в ангар трактором, и только там механики обнаружили, что подшипники турбин на обоих двигателях заклинило.

На банкете, устроенном Эрнстом, Удет поздравлял знаменитого конструктора с новой выдающейся победой. Он стоял перед Эрнстом с поднятой рюмкой коньяка в правой руке и сигарой в левой. В такой же позе стоял и Эрнст. У него тоже была сигара в левой руке, и, подняв свою рюмку коньяка, он поздравлял в лице Удета всех военных с приобретением такого истребителя, какого ни у кого нет. Удет сдержал свое слово — через полтора месяца Эрнст купит моторостроительную компанию «Хирт» в Штутгарте.

А на следующий день после триумфального полета Не-280 Германия напала на Грецию и Югославию. 300 самолетов перелетели из Франции, Сицилии и из Африки, присоединились к 500 самолетам, уже находившимся в этом районе, и атаковали югославские аэродромы и Белград, где было убито 17 тысяч жителей. Югославия продержалась неделю. Греция сложила оружие через две.

На совещании генералитета в Берлине 8 апреля 1941 года Гитлер выступил с трехчасовой программной речью. Англия по-прежнему цель № 1. Нападение на Балканах — поддерживающая операция. Только уничтожение советских Вооруженных сил обеспечит Германии сохранение ее позиций в воздухе и на морях в ближайшие два года. Он также убедительно говорил о его намерении уничтожить большевизм — ликвидировать большевистских комиссаров и коммунистическую интеллигенцию.

Эрнст продолжал бороться за двигатели для своего истребителя и внимательно следил за конкурентом. Первый опытный истребитель Мессершмитта Ме-262 V-1 с одним поршневым мотором Юмо 210 G в носу совершил первый вылет через две недели после демонстрационного полета его Не-280 на своих реактивных двигателях. Пилот Фриц Вендель выполнил на таком «поршневом» Ме-262 семь полетов, обнаружив отличные

характеристики управляемости.

Уникальный реактивный прорыв, совершенный Хейнкелем в конце 30-х годов, захлебнулся в трудностях доводки его двигателей. Он построил восемь опытных реактивных истребителей, менял на них двигатели. Даже устанавливал под крыльями целую батарею пульсирующих двигателей. Пробовал летать с двигателями Юмо и BMW, но Мессершмитт его обошел. В письме Эрнсту от 27 марта 1943 года Мильх пишет, что принял решение аннулировать программу Не-280 в пользу реактивного истребителя Мессершмитта. И обосновывает такое решение тем, что общая военная ситуация не позволяет больше реализовывать обе программы.

Но Эрнст Хейнкель в самом конце войны еще будет поставлять Люфтваффе свой лучший реактивный истребитель.

Глава 12

ПРЕДЕЛ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ

Ночной перехватчик

Весна 1942 года принесла многотысячному коллективу концерна Эрнста Хейнкеля не только тепло и запах сирени, но и тяжкие испытания войны, заставившие ощутить предел человеческих возможностей.

В ночь на 29 марта тяжелые английские бомбардировщики нанесли мощный удар по заводам Хейнкеля в Маринехе и Варнемюнде под Ростоком. Почти через месяц, в ночь на 25 апреля, — вторая жуткая бомбежка. Теперь лучший авиационный завод в Европе, который Эрнст создал на заброшенных полях в Маринехе, лежал в руинах, но сборочный цех чудом уцелел. В ответ Гитлер разразился угрозами стереть с лица земли все британские города один за другим.

А компанию Эрнста Хейнкеля, его конструкторское бюро и опытное производство ждала та же нелегкая участь, которую пережили советские авиаконструкторы на год раньше, — эвакуация. Если русские спасали авиационные заводы от наступающей армии Гитлера, уезжая на восток, то работники Хейнкеля и их семьи спасались от тяжелых бомбардировщиков англичан и ехали на юг, в Австрию, в пригород Вены с названием Швехат под прикрытие отрогов Альп. Здесь все было не приспособлено для такого большого предприятия. Не хватало помещений для работы и жилья. На аэродроме даже не было бетонной полосы. Целый год потребуется, чтобы создать необходимые условия для жизни и работы, наладить выпуск боевых самолетов. Для Эрнста в этом был только один плюс — он избавился от гауляйтера Хильдебранда. Но потом оказалось, что Борман настраивает против Эрнста и местных гауляйтеров.

Английские бомбардировщики, которые разрушили Маринехе, считались конструкторами Хейнкеля источником всех несчастий. Но Хейнкель уже создал отличное оружие против них.

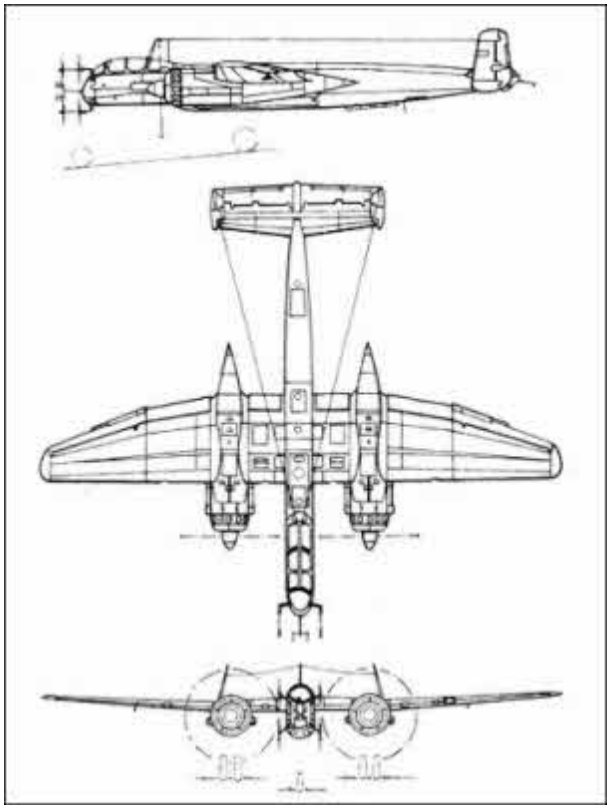
Еще там, в Маринехе летом 40-го, как только Эрнст почувствовал, что в воздухе запахло возможным заказом ночного истребителя, он сразу организовал разработку проекта 1060, и

его конструкторы с большим энтузиазмом принялись за эту работу. За основу были взяты предыдущие проекты 1055 и 1056, которые разрабатывались по своей инициативе и под руководством Роберта Люссера. Эти проекты были своеобразной попыткой использовать мощные силовые установки спаренных моторов с самолетов Не-119 и Не-177 для бомбардировщика и ночного истребителя со скоростью 750 км/ч. В проектах было много новинок. Впервые в Германии предусматривалось носовое колесо шасси, а также дистанционно-управляемое оборонительное вооружение, герметичная кабина экипажа из двух человек и их катапультируемые сиденья. Но все попытки Эрнста протолкнуть эти проекты в министерстве закончились неудачей из-за их сложности и проблемной силовой установки. Эрнст настолько близко к сердцу принял это фиаско, что немедленно уволил Роберта Люссера.

Основная идея Эрнста Хейнкеля при разработке проекта 1060 — вернуться к простым моторам и соответственно уменьшить размерность машины. Получился двухмоторный самолет классической схемы с герметичной и бронированной кабиной пилота и оператора, катапультными креслами и носовой опорой шасси.

Благодаря своей скорости, высоте полета и дальности он представлялся идеальным тяжелым истребителем вместо устаревшего Bf-110. Проект предусматривал использование всех самых последних достижений авиационной техники, включая бортовой радиолокатор.

Проект «ночника» Хейнкеля появился стараниями командующего ночной истребительной авиацией генерал-майора Ёзефа Каммхубера. Это он пробился к Гитлеру и объяснил ему, что дальние истребители Мессершмитта Bf-110 не справятся с новейшими английскими бомбардировщиками «Стирлинг», «Галифакс» и «Манчестер». Нужен новый специализированный ночной истребитель, а Министерство авиации упирается. Гитлер по рекомендации Каммхубера приказал Мильху выдать заказ «Хейнкелю». Проект ночного истребителя 1060 получил зеленый свет и обозначение Не-219.



Общий вид ночного истребителя Не-219, 1942 год

Выпуск рабочих чертежей с января 1942 года проводился одновременно с постройкой первого опытного 219-го в Маринехе. Но налеты англичан в марте и апреле, не повредив еще не полностью собранный самолет, уничтожили в пожарах все его чертежи. Пришлось их заново восстанавливать в уцелевшем сборочном цехе. В августе генерал Каммхубер прилетел в Маринехе и поторопил с новым перехватчиком. Он привез с собой опытных пилотов ночных истребителей, и они какое-то время консультировали авторов проекта. Первый летный Не-219 собирали в три смены, и 15 ноября он взлетел. Эрнст прилетел на первый вылет из Вены. Доклад летчика-испытателя его обнадежил. Кроме небольшой продольной и поперечной неустойчивости, самолет вел себя идеально. Через месяц к летным испытаниям подключился второй опытный, собранный в Австрии, в Швехате. Их скорость достигала 610 км/ч. Эрнст Хейнкель был убежден, что ночной перехватчик должен, кроме

прочего, обладать двумя качествами: отличным обзором из кабины и внутренними объемами для установки блоков радиолокатора. В процессе доводки удлинили фюзеляж и увеличили кили.

Изюминкой этого ночного «охотника» за большими и очень опасными самолетами был легкосъемный лафет с четырьмя пушками на нижней поверхности фюзеляжа. «Юнкерс» и «Дорнье» тоже модифицировали свои самолеты под требования к ночному истребителю. Министерство организовало 25 марта учебные бои между кандидатами на серийное производство. Do-217N уступил сразу, а Ju-88S с полковником фон Лоссбергом из Технического департамента еще поборолся с опытным истребителем Хейнкеля, который пилотировал командир полка ночных истребителей майор Штрейб. Истребитель «Юнкерса», переделанный из бомбардировщика, уступал на виражах и в скорости на 25 км/ч. Хейнкелю заказали первые триста He-219. Но производство на эвакуированном авиационном заводе в Швехате в Австрии не могло выпускать больше десяти машин в месяц.

Эрнст испытывает все «прелести» доводки нового самолета в эвакуации и в военное время. Поставщики готовых изделий срывают доставку в срок. Нужные моторы еще доводятся и пока не поставляются, он ставит, какие есть. Пушки разные, испытывать их некогда, он ставит и те, и другие на разные машины — испытывать будут в бою.

Войсковые испытания нескольких предсерийных машин, оснащенных локаторами, удалось провести в полку ночных истребителей майора Штрейба, который дислоцировался в Голландии около городка Венло. В первый боевой вылет ночью 11 июня 1943 года на новом перехватчике Хейнкеля, которому дали имя «Филин», взлетел сам Штрейб со своим оператором унтер-офицером Фишером. Характеристики машины позволили им за полчаса в этом полете сбить пять английских бомбардировщиков «Ланкастер». Они возвращались героями, но на посадке не выпустились закрылки, скорость касания была огромной. Удержать самолет на полосе Штрейб не смог. Машину списали, причиной аварии указали конструктивно-производственный дефект, а экипаж отделался легкими ушибами. В следующие шесть ночей остальные перехватчики Хейнкеля сбили 20 английских бомбардировщиков, в том числе 6 скоростных и неуязвимых «Москито».

Но производство He-219 в Австрии буксовало. Эрнст пытается организовать производство планеров на заводе в Бужине, в Польше. Но это не удалось из-за низкой квалификации польских рабочих и отсутствия необходимого оборудования. Всего до конца

года военными было принято только 26 перехватчиков, поставленных в полк Штрейба. Это количество не могло идти ни в какое сравнение с полутора тысячами выпущенных «Мессершмиттов» Bf-110, половина которых была в вариантах ночного перехватчика с бортовым радиолокатором.

Австрийский завод в Швехате после выпуска сорока перехватчиков He-219 A-2 перешел на выпуск модификации A-5 и в марте 1944 года сдал первую такую машину военным. Через месяц после этого заработала сборочная линия в частично восстановленном заводе в Маринехе. К концу года здесь сдали 106 машин. Еще 108 выпустили в Австрии.

Наконец появились долгожданные моторы Daimler-Benz DB 603G мощностью 1900 л.с. Эти рядные перевернутые V-образные моторы жидкостного охлаждения с кольцевыми радиаторами смотрелись очень внушительно. Они увеличили максимальную скорость перехватчика до 665 км/ч и позволяли ему взлетать на одном моторе. Они ставились на самолеты последней серийной модификации He-219 A-7 с новейшим электронным оборудованием и вооружением. Машины вооружались вертикальной батареей из двух 30-мм пушек «Шраге мюзик», расположенной в фюзеляже сразу за задним баком, двумя 30-мм пушками в корне крыла и еще четырьмя пушками на нижнем лафете.

В эксплуатации этот самолет был очень простым в техническом обслуживании благодаря легкому доступу ко всем агрегатам. В частях технического обслуживания заменялись даже крупные узлы, а шесть истребителей вообще были собраны из запасных частей. По мнению пилотов, He-219A выделялся мощью огня и запасом снарядов. Экипаж, двигатели и боезапас были хорошо бронированы.

Но потери самолетов были большие. Иногда они сталкивались с атакуемыми бомбардировщиками, иногда между собой. Но в основном погибали от оборонительного огня. Особо им досталось с появлением над Германией ночных истребителей «Москито». Поставки новых He-219 шли фактически в одну и ту же дивизию ночных перехватчиков, один полк которой был полностью вооружен машинами Хейнкеля.

Конструкторы Хейнкеля под его неусыпным руководством создали ряд модификаций ночного истребителя, строились макеты и опытные самолеты — многоцелевой He-319 и высотный He-419. Опытный He-219 A-7 летал с двумя моторами Jumo-222 мощностью по 2500 л.с. и развил скорость 700 км/ч. Но все это были только эксперименты.

Эрнст гордился своим ночным перехватчиком и сожалел, что

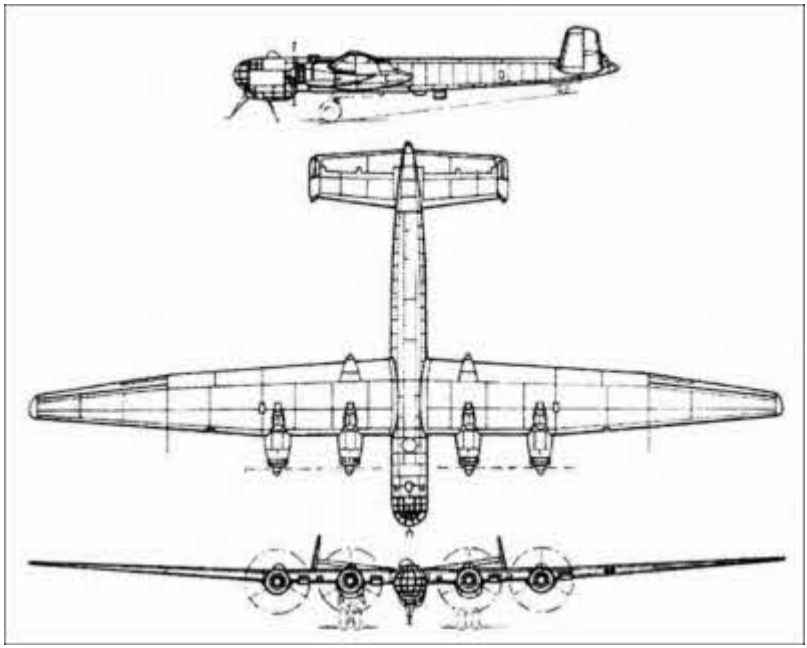
их было выпущено так мало — всего 268.

Невыполненный заказ Гитлера

Жизнь в Австрии, в эвакуации, была не сахарной. Только с таким трудом наладили быт и производство самолетов в Швехате, как в конце 1943 года бомбы союзников посыпались и сюда. Чтобы спасти конструкторов и техническую документацию, надо бежать из Шве-хата. Но куда? И тут приказ — новая эвакуация в Вену. Здесь Хейнкелю предоставили бывшие пивные подвалы и здание типографии. И опять на пределе человеческих возможностей, за очень короткое время конструкторское бюро Хейнкеля не только обрело работоспособность, но и создало новый большой самолет.

Эрнст Хейнкель все время помнил о том персональном заказе, который дал ему Гитлер летом в своей горной резиденции в Оберзальцберге. Гитлеру был нужен высотный тяжелый бомбардировщик, недосягаемый ни истребителями-перехватчиками, ни зенитной артиллерией, который мог безнаказанно днем и ночью бомбить Лондон. Ему был нужен бомбардировщик возмездия за то, что англичане сделали с Германией.

И чем больше Эрнст думал об облике такого самолета, тем яснее понимал, что в это трудное время, когда возможности страны и людей на пределе, нельзя выдумывать что-то совершенно новое, что обязательно будет связано с большим техническим риском. Надо танцевать от печки — его конструкторского задела. А у него было две разработки, которые строились: Не-177 «Гриф» в серии на двух заводах и опытные Не-274 во Франции.

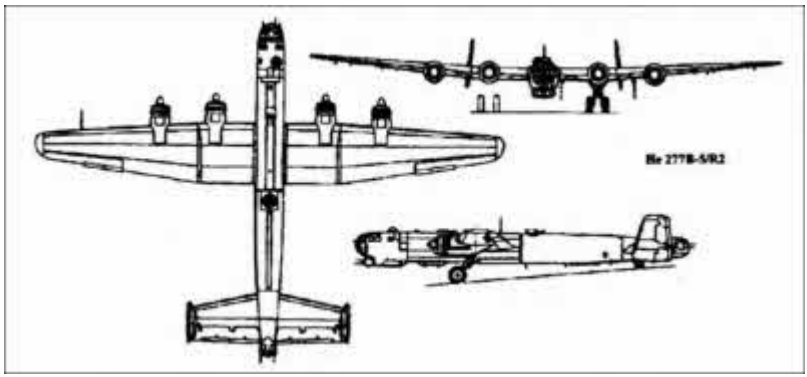


Общий вид «французского» высотного бомбардировщика Не-274

Тогда, в запарке 1941 года, Эрнст согласился заключить контракт с французской авиационной компанией «Фарман» на постройку двух опытных экземпляров Не-274 под наблюдением его конструкторов. Об этом он жалеет до сих пор потому, что они все еще не построены. Он разработал этот проект высотного бомбардировщика с невероятно большим размахом крыльев — 44 метра и четырьмя отдельными моторами. Он пробил в министерстве заказ и обозначение этого бомбардировщика, но отдал свое детище в другие руки. Невозможно забыть тот тихий осенний вечер 1941-го в саду его дома в Варнемюнде. Они с молодым Фарманом пили кофе и обсуждали его предстоящую работу. Тогда этот Фарман так его благодарил за столь великодушный подарок авиаконструктора победившей страны коллеге из страны побежденной и обещал все выполнить очень быстро. А что оказалось? Французы старались уберечь как можно больше своих людей от принудительной отправки на работу в Германию, и для этого надо было тянуть как можно дольше с выполнением этого заказа. Вот уже два года прошло, а они только начинают собирать два опытных.

В этом проекте одностоечные ноги шасси с двумя колесами

уже убираются назад в ближние к фюзеляжу мотогондолы. Вертикальное оперение в форме двух килевых шайб. В целом в проекте много решений от «Грифа», но много и отличий. Герметичная кабина для четырех членов экипажа. Четыре мотора с турбонаддувом в сочетании с крылом большой площади и удлинения должны обеспечить недосягаемую высоту.



Общий вид бомбардировщика Не-277, 1943 год

Все было бы хорошо, если бы эти опытные строились на его заводе. Они бы уже летали. А сейчас Эрнст никак не мог повлиять на ситуацию во Франции, и он решает выполнять заказ Гитлера здесь, в Австрии. Потом он убедится в правильности этого решения. На ход работ французов серьезно повлияют воздушные налеты англичан в марте и американцев в июне 1944 года — разрушения будут большие.

Чтобы получить исходные данные для проектирования нового бомбардировщика, необходимы летные прототипы. Надо использовать максимально возможно имеющиеся опытные «Грифы». Конечно, в первую очередь следует избавиться от этих несуразных монстров — спаренных моторов. Но где же взять высотные моторы необходимой мощности? Но за пять лет с тех пор, когда создавали Не-177, двигателисты продвинулись далеко вперед, надо как следует поискать. Но тут же решил, что самое лучшее — это взять те же моторы Daimler-Benz DB 603, которые сейчас в Швехате он ставит на свой ночной перехватчик Не-219. Фюзеляж и крылья пока можно взять от «Грифа».

Прототипы Не-277 строились в Австрии. Фактически это были «Грифы», переделанные под четыре отдельных мотора. Первый полетел в декабре 1943 года, а в феврале следующего —

второй. Проблема устойчивости, выявленная на первом, решалась установкой на втором дополнительных шайб на законцовках стабилизатора. Его даже перегнали в Рехлин для летных испытаний военными. А на третьем уже вместо киля стояли две килевые шайбы, как на Не-274. Эрнст на опытных бомбардировщиках искал оптимальное решение. Все самое удачное брал от своего застрявшего во Франции проекта. Построил одну машину с увеличенным на 10 метров размахом крыльев и с более мощными моторами. Хотел достигнуть высоты крейсерского полета 15 км. Но времени для летных испытаний и развертывания программы Не-277 уже не было.

Летом 1944 года тяжелые бомбардировщики англичан и американцев уже разрушили 75 % мощностей немецкой авиационной промышленности. Геринг с его декларациями и указаниями уже ничего не значил. Теперь все было в руках Шпеера, а он сформировал «Истребительный штаб» и все, что еще оставалось, бросил на производство истребителей для защиты оставшегося Рейха. В Швехате успели собрать восемь Не-277, когда сообщили приказ остановить их производство.

В это время первый опытный Не-274 во Франции был готов к полету, но перегнать его в Германию не успели. Передовые части союзников были уже близко. Немецкие сотрудники компании «Хейнкель» эвакуировались, захватив с собой основные чертежи. Моторы опытной машины были взорваны при отступлении немецких войсковых частей. Но французы нашли такие же моторы на другом заводе, отремонтировали самолет и взлетели на нем перед новым, 1946 годом. Летные испытания этого уникального самолета Хейнкеля они проводили долго, и только через восемь лет его разрезали на металлолом. А второй экземпляр Не-274 так и не достроили.

Так воздушные бомбардировки Германии и ее разгром помешали Эрнсту Хейнкелю выполнить заказ Гитлера.

«Саламандра»

Есть ли предел человеческих возможностей? Этот вопрос Эрнст уже не раз задавал себе в последнее время. Все эти бомбежки, этот ужас и эта агония страны. Хотя он уже три года назад, в конце 41-го, потерял всякую надежду на успех планов Гитлера. Тогда в ноябре Вермахт получил его приказ наступать на Москву по замерзшей земле. Но через несколько дней начался обильный снегопад, и мороз усилился. Вот тогда-то и наступил предел человеческих возможностей для персонала Люфтваффе.

Не было морозостойких масел и устройств для разогрева двигателей. Полеты прекратили, и самолеты стояли, покрытые толстым слоем снега. Экипажи заняли все непривычные для них строения вокруг аэродромов. Пилоты болезненно переживали свою первую зиму в России.

А советские летчики и техники тогда, наоборот, проявили смекалку и способность выживать в таких условиях. Правда, условия у них с их ангарами и наземным оборудованием были намного лучше, чем у немцев на полевых аэродромах. Еще с испанской войны в полках у русских применяли автомобильный запуск самолетов. Теперь эти грузовики с приводным валом наверху хорошо раскручивали замерзшие моторы. За три недели, с 15 ноября по 5 декабря, советские летчики совершили около 16 тысяч боевых вылетов, а немецкие только 3,5 тысячи.

Вот и сейчас, в 44-м, немцы загнаны в угол, они с остервенением еще пытаются укусить своих врагов, но Эрнсту ясно — это предел человеческих возможностей. Министр вооружений Шпеер и его жестокий заместитель Заур теперь пытаются сделать невозможное — они пускают под нож и в переплавку все его тяжелые бомбардировщики и делают ставку на реактивные самолеты: истребитель Мессершмитта Ме-262 и разведчик Арадо Аг-234.

Даже двухдвигательный Ме-262 авиапромышленность уже не могла выпускать нужными темпами. До октября 1944 года их будут собирать только по два-три в месяц. Заводы Мессершмитта полностью разрушены бомбардировками. Все его производство рассредоточилось в укромных местах в горах, лесах и под землей. Эти маленькие лесные заводики-мастерские очень плохо связаны между собой. Железные дороги парализованы. Готовые агрегаты доставляются в лесные сборочные ангары на грузовиках. Небольшие детали самолета перевозят курьеры в рюкзаках.

Теперь уже самым фанатичным сторонникам нацистов и Гитлера стало ясно, что его наглая политика волка в овечьем стаде привела немецкий народ не к благоденствию, а к полному краху. «Овцы» быстро организовались, вооружились и теперь полны решимости раздавить этого «взбесившегося зверя». По многим признакам Эрнст чувствовал, что сопротивление политике развязывания войны в военных кругах явно зародилось после 1938 года, когда Гитлер объявил о плане нападения на Чехословакию. Тогда, после нескольких лет интенсивного вооружения для защиты новой Германии от ее врагов, вдруг оказалось, что вся эта военная мощь нужна Гитлеру для захвата соседних стран. Поэтому Эрнст не удивился, когда по радио вечером 20 июля 1944 года сообщили о неудавшемся покушении

на Гитлера.

В этой уже безнадежной для Германии обстановке Заур и его «Истребительный штаб» делают последнюю отчаянную попытку сопротивления — объявляют конкурс на разработку «Народного истребителя». Он должен быть с одним реактивным двигателем и очень простым в управлении. В его конструкции не должны использоваться дефицитные сплавы. Конструкция истребителя должна быть рассчитана на неквалифицированных сборщиков и обеспечить минимальную трудоемкость его производства. Отто Заур и его окружение декларировали, что этот самолет за короткий срок освоят мальчишки из «Гитлерюгенда» и защитят Германию. Какая там защита, когда приходится опять переезжать на новое место, на запад Австрии в Тироль. Там, в городке Йенбах, один из его заводов.

Когда в своем кабинете на заводе в Йенбахе Эрнст читал приказ из Берлина о его участии в конкурсе на разработку такого истребителя и срочной подготовке технического предложения, он не испытывал иллюзий относительно результатов этой видимости борьбы с неизбежностью. И все-таки ему очень захотелось участвовать в этом последнем конкурсе мастеров немецкого самолетостроения. И в большей степени из-за того, что в области реактивной авиации он в Германии был первым, а его отодвинули на задний план, отвергнув реактивный истребитель Не-280 в пользу Мессершмитта. Эрнсту казалось очень важным доказать всем и, наверное, самому себе, что он еще способен даже в этих условиях создать реактивный шедевр.

Тактико-технические требования для нового реактивного истребителя прислали из Берлина 8 сентября, и в них были оговорены жесткие ограничения:

— вес пустого — не более двух тонн;

— двигатель BMW 003;

— максимальная скорость у земли — 750 км/ч;

— продолжительность полета — не менее получаса;

— взлетная дистанция — не более полукилометра;

— вооружение — две пушки 20-мм с сотней снарядов или две пушки 30-мм с пятьюдесятью снарядами на каждую.

Предписывалось через десять дней прислать техническое предложение, соответствующее этим требованиям, и в случае победы в конкурсе быть готовым начать массовое производство с нового года.

Эрнст сразу отметил галочкой нереальное требование по взлетной дистанции. Он уже испытывал в воздухе свой экспериментальный реактивный самолетик Не-178 пять лет тому назад и получил очень много ответов на свои вопросы к Природе.

Он уже знал, что расположение реактивного двигателя в фюзеляже съест часть его тяги за счет длинного канала воздухозаборника и длинной выхлопной трубы. При этом возникает еще много проблем, решение которых потребует длительных летных испытаний. Но было одно простое решение, которое придумал уволенный им Роберт Люссер, проектируя самолет-снаряд Фау-1 у «Физелера». Он расположил единственный пульсирующий двигатель сверху фюзеляжа.

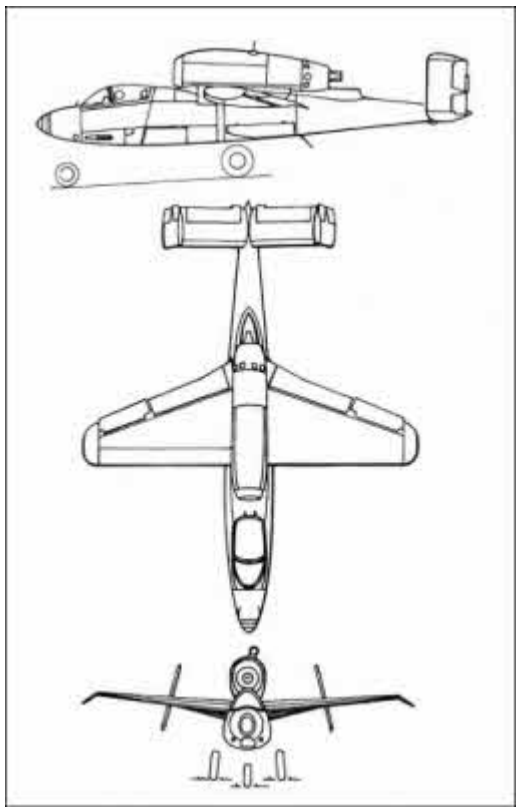
Еще полгода назад проектировщики Хейнкеля, работая в задел, подготовили компоновку реактивного истребителя с двумя двигателями — проект P 1073. Одна мотогондола располагалась под кабиной, а другая — над фюзеляжем. В это же время двигатель BMW 003 в гондоле был подвешен под фюзеляж опытного двухмоторного перехватчика Не-219 и испытан в воздухе. Этот задел сейчас очень пригодился Эрнсту при срочной разработке «Народного истребителя», который получил кодовое имя «Саламандра».

В новом проекте Эрнст тоже расположил гондолу с двигателем BMW 003 над фюзеляжем. Горизонтальное оперение с двумя килями на концах обеспечило свободный проход реактивной струи. Зигфрид Гюнтер внес много ценных предложений по аэродинамической компоновке машины. Стабилизатор менял углы установки от -2 до +30 за счет отклонения хвостового конуса фюзеляжа, к которому он крепился. При выпуске закрылков элероны также зависали на 180. Усовершенствованный стреляющий механизм катапультируемого кресла пилота теперь обеспечивал гарантированную траекторию его движения над мотогондолой. Топливо размещалось в фюзеляжном мягком баке на 700 л и крыльевом топливном отсеке на 180 л. Две пушки разместили с боков под кабиной пилота, а их боезапас в отсеке фюзеляжа сразу за кабиной. Зигфрид Гюнтер придал компоновке законченный вид, а Карл Шварцлер возглавил разработку рабочих чертежей. Работали днем и ночью, оставаясь спать возле чертежных досок.

Но баталии за право строить «Саламандру» в огромных количествах только начинались. Самыми яростными конкурентами Хейнкеля оказались «Блом унд Фосс», «Арадо» и «Фокке-Вульф». По цифрам летных характеристик выходило, что «Блом унд Фосс» впереди. Но Эрнст уже успел построить на заводе в Швехате полноразмерный макет своей «Саламандры». Генерал Лухт его осмотрел и доложил Герингу о высокой степени готовности проекта Хейнкеля. Заур тоже склонился к проекту Хейнкеля. Это и решило дело. Победителем в конкурсе 23 сентября 1944 года был объявлен Хейнкель, и ему был выдан

контракт.

Чертежи Не-500, как его назвал Эрнст, разрабатывались одновременно с изготовлением деталей и сборкой агрегатов опытных машин. В октябре министерство присвоило истребителю Хейнкеля индекс Не-162. Выпуск чертежей закончили 5 ноября, а 6 декабря первый Не-162 взлетел. Капитан Готтхольд Петер после 20 минут полета на «Саламандре» доложил Эрнсту, что все прекрасно, только путевая устойчивость недостаточна.



Общий вид истребителя Не-162, 1944 год

Спустя четыре дня «Народный истребитель» захотело посмотреть все высокое начальство. Капитан Петер решил блеснуть своим мастерством и новым истребителем. Он разогнал «Саламандру» и со снижением над аэродромом на малой высоте красиво прошелся прямо над головами высоких зрителей. Все лица сияли от восторга, когда от самолета вдруг сначала отделились какие-то мелкие детали и тут же в воздухе заблестела

полоска элерона. Лица гостей вытянулись, а самолет начал вращаться, врезался в землю и взорвался. Эта катастрофа на глазах у всего начальства Люфтваффе отрезвила оптимистов и показала, что радоваться еще рано. Расследование установило, что от нерасчетного скоростного напора разрушилось крепление фанерного носка правого деревянного крыла с последующим отрывом элерона.

Следующие полтора месяца — интенсивные полеты опытных машин и бесчисленные доработки. Второй летный 22 декабря поднял в воздух бывший начальник Летно-исследовательского института Люфтваффе, а теперь директор у Хейнкеля, опытный пилот Карл Франке. Он снял все опасения за прочность истребителя и провел огневые испытания в воздухе двух 30-мм пушек.

Начиная с третьего опытного, усилили нервюры деревянного крыла и его законцовки отогнули вниз. Несколько раз «Саламандры» разгонялись до скорости выше 800 км/ч и не испытывали проблем с управлением. Целая команда летчиков-испытателей была задействована в программе «Саламандра».

Реактивный истребитель Хейнкеля Не-162 «Саламандра», 1945 год

Крупносерийное производство Не-162 было подготовлено к январю 45-го даже в условиях начавшегося разгрома с чисто немецкой пунктуальностью. Вся программа управлялась специальным штабом. Деревянные крылья и носовой обтекатель фюзеляжа выпускали деревообрабатывающие заводы в Эрфурте и Штутт-гарте. Металлические фюзеляжи — на четырех заводах Хейнкеля и пяти заводах «Юнкерса». Их также собирали в

огромном гроте гипсовой шахты под Веной. Двигатели BMW 003 изготавливали в соляных шахтах. Предсерийную партию Не-162 выпускал австрийский авиазавод в Швехате. В январе всего построили 50, в феврале — уже 100, а общее количество выпущенных последних немецких истребителей во Второй мировой войне приблизилось к тысяче.

То, что удалось Хейнкелю, история самолетостроения еще не знала. Эскизный проект реактивного истребителя в 1944 году на заре эры реактивной авиации всего за двенадцать дней. Первый вылет опытного истребителя через полтора месяца после заключения контракта. Таких сроков разработки боевых самолетов не было.

Количество опытных истребителей, на которых в летных испытаниях Эрнст Хейнкель проводил исследование различных модификаций «Саламандры», весной 45-го доходило до тридцати. Он испытывал такие конструкторские решения, которые можно было реализовать только через год или два.

Но в обстановке общего хаоса продолжать выпускать «Саламандры» уже было невозможно. К Вене приближалась Красная Армия, и 1 апреля 1945 года Эрнст Хейнкель дает команду закрыть все свои заводы. Судьба этого маленького реактивного истребителя с размахом крыла всего семь метров была типичной для всех выдающихся технических достижений немецких конструкторов в конце войны. Только несколько сот машин оказалось в полках авиации ПВО. Пилотировать этого скоростного «малыша» оказалось делом совсем не простым. Молодым и неопытным летчикам Люфтваффе он был не по зубам. При очень узкой колее шасси он отрывался от полосы только на скорости 220 км/ч, и длина разбега была значительно больше километра. О мальчишках из «Гитлерюгенда» в его кабине уже никто не говорил.

Эрнст понимал, что чудо сотворить он не мог, против законов Природы не попрешь. Но он очень гордился этой разработкой потому, что в этих нечеловеческих условиях маленькое летающее чудо создать удалось. Потом он узнает о нескольких воздушных боях его «Саламандр» с американскими и английскими истребителями. Они сбивали американские Р-47, но был зафиксирован случай, когда Р-47 сбил «Саламандру». Одолеть английский «Москито» реактивному Не-162 не удалось.

Когда английские танки 8 мая 1945 года ворвались на аэродром Лек в северной части Германии недалеко от границы с Данией, танкисты обнаружили три десятка реактивных истребителей, выстроенных на стоянке. Все они были с пустыми баками. Оказалось, что это новейшие истребители Не-162,

принятые Люфтваффе для боевой эксплуатации. Англичане поделятся этими самолетами Хейнкеля с американцами и французами.

Русским достались две целеньких «Саламандры» на заводе в Маринехе под Ростоком. Там же нашли полную конструкторскую, производственную и эксплуатационную документацию. Все было привезено в Москву. С длинной полосы аэродрома ЛИИ НКАП в подмосковном Жуковском трофейная «Саламандра» с красными звездами на фюзеляже и крыльях взлетела 8 мая 1946 года. После окончания программы летных испытаний ее продули в большой аэродинамической трубе ЦАГИ. Второй трофейный самолет Хейнкеля разобрали и исследовали там же, в Бюро новой техники. Все советские авиаконструкторы детально познакомились с творением Хейнкеля.

Трофейные «Саламандры» всесторонне изучали авиаконструкторы в Англии, Франции и США.

В плену у англичан

Встреча с русскими, которые подходили к Вене с востока, не сулила Эрнсту ничего хорошего. Поэтому уже с начала апреля они с женой Лизой испытывали сильное беспокойство за свою судьбу и судьбу своих детей. К счастью, сюда, на запад Австрии, к их тихому городку Йенбах через Тироль наступали американцы. Они и заняли эту часть Австрии.

В конце апреля к нему в дом пожаловали не американцы, а два английских офицера. В дружеской беседе они пытались выведать как можно больше информации о его заводах и их продукции. Но Эрнст прикинулся ничего не ведающим, чем сильно разочаровал визитеров.

В середине мая они явились опять и заявили, что Эрнст обязан поехать с ними для допроса в Англию. Они с удовольствием согласились с предложением Эрнста проехать с ним до аэродрома Мюнхена на его автомобиле. Эрнст в полной тишине прощался с Лизой и детьми. Он обнял ее и долго не отпускал. Мальчишки тоже прижались к нему. У всех на глазах были слезы. Никто не знал, когда они увидят друг друга. Но вот он собрался с духом, поцеловал всех, сел за руль, и машина выехала за ворота. Из Мюнхена военным самолетом они прилетели в Париж и оттуда на джипе приехали в небольшой красивый замок Чесни недалеко от Версаля, который, как оказалось, использовался англичанами в качестве привилегированной тюрьмы предварительного заключения для

сортировки арестованных немецких специалистов промышленности, науки и финансов высшей категории, которые должны были раскрыть секреты своей работы во время войны. Так началась «Одиссея» неволи Эрнста Хейнкеля.

Здесь, в замке, Эрнст увидел много знакомых лиц. Все они были полностью изолированы от внешнего мира и поначалу на допросах решили молчать. Но потом из задаваемых вопросов поняли, что вся информация у победителей уже есть и нечего играть в «кошки-мышки».

Бывший президент Имперского банка Хальмар Шахт при каждом удобном случае твердил всем о том, как он ненавидит Гитлера. Эрнст испытывал к нему симпатию, но не мог выносить его злых тирад о Гитлере.

Арестованный Шпеер писал объемные трактаты о будущем восстановлении Германии и Европы. С нескрываемым оптимизмом он видел себя во главе этой огромной и многолетней работы, даже не подозревая, что многие годы проведет в тюрьме.

Всесильный заместитель министра вооружений Заур был тоже здесь. Его громкий голос Эрнст узнавал еще издали. Заур успел создать себе так много врагов, что теперь коротал время в одиночестве.

Промышленный магнат Тиссен вначале поддерживал нацистов, но потом стал выступать против них. Всю войну он провел в сумасшедшем доме и концлагере. Теперь, будучи снова арестованным, семидесятидвухлетний Тиссен рьяно выступал с идеей превращения английской оккупационной зоны в отдельное немецкое государство. Хальмар Шахт ему категорически возражал.

Старый президент Германских железных дорог господин Дорпмюллер много пил. Недавно он перенес операцию и в компании медсестры проводил много времени, сидя в кресле в парке у замка.

Пролетел июнь, и Эрнста самолетом перевезли в Лондон и поселили в меблированных комнатах, принадлежащих Королевским ВВС. И первым, кого Эрнст здесь увидел, был немец, который выпил у него много крови — инспектор отдела реактивных двигателей министерства господин Шелп. Он и рассказал Эрнсту, что Мильх тоже в Лондоне и при его аресте английский генерал избил Мильха его же фельдмаршальским жезлом. Эрнст заметил Шелпу, что этот факт свидетельствует о справедливости англичан, а их генерала остается только поблагодарить.

Через три дня — переезд на юг, в Уимблдон. Сад, в котором стояло здание бывшего детского дома, был обнесен колючей

проволокой. Здесь неделю спустя Эрнста начали допрашивать. Офицер в чине капитана представился главным дознавателем по фамилии Туз. Его интересовали реактивные двигатели и самолеты Эрнста. И начал он с того, что с откровенной убедительностью признал, что Хейнкель и его сотрудники были первыми в этой области техники и значительно впереди англичан. Их собственный изобретатель реактивного двигателя Уитл прошел тот же путь трудностей и недоверия, что и Эрнст. Незаметно допрос превратился в вежливую и радушную беседу, которая затянулась на три дня.

Большой аэродром Фарнборо, расположенный к юго-западу от Лондона, всегда был центром, где англичане испытывали свои новые самолеты и проводили много наземных испытаний авиационной техники. Его перекрещенные взлетно-посадочные бетонки позволяли взлетать даже самым тяжелым бомбардировщикам. Эрнста привезли туда, чтобы он лично объяснил особенности конструкции его реактивного истребителя Не-162 на живом образце. Он не мог сдержать охватившего его волнения, когда увидел выстроившихся на стоянке восемь своих «Саламандр», прилетевших своим ходом из Германии. Ему уже дали почитать отзыв английского летчика-испытателя, который перегонял одну из них. Он развил на ней скорость более 700 км/ч и утверждал, что на всех этапах полета от взлета до посадки этот реактивный самолет проявил себя как лучший в мире. После всех объяснений Эрнста один вопрос не давал англичанам покоя — как удалось разработать этот истребитель за такой короткий срок.

Экскурсия в Фарнборо закончилась, и профессор Хейнкель показался англичанам хорошим лектором. Но Эрнст и предположить не мог, что через семь лет, в 1952-м, он здесь же будет наблюдать за полетами английских реактивных самолетов уже в качестве официального представителя авиаконструкторов, работающих над возрождением Военно-воздушных сил ФРГ.

Допросы в бывшем детском доме продолжались еще неделю, и 28 июля 1945 года английский военный транспортный самолет вез Эрнста обратно в Германию. Эрнст трясся на жесткой скамейке «Дугласа» и уже думал о начале выпуска самолетов хотя бы на его маленьких заводах в Западной Германии или Западной Австрии. В его ушах еще отчетливо звучали искренние аплодисменты австрийцев при появлении там немцев в 1938 году. Он наивно полагал, что это возможно, и даже представить себе не мог, что чувства и мнения людей меняются на противоположные, когда ветер дует в другую сторону.

Английский офицер, сопровождавший Эрнста, отрезвил его

представления о будущем Германии и незавидной судьбе немцев в Австрии. После посадки во Франкфурте они поехали на автомобиле. Англичанин обещал довезти Эрнста до дома. Но, подумав, Эрнст попросил его сначала заехать в дом родителей жены в городке Виндсбах, южнее Нюрнберга. У него теплилась слабая надежда, что жена с детьми переехали сюда из Австрии.

Машина тихо подкатила к дому с большим зеленым участком, огороженном старинным металлическим забором. Два мальчугана беззаботно строили нечто похожее на аэродром с маленькими самолетиками. Это были дети Эрнста. Они кинулись к нему, когда он открыл калитку. Эрнст не мог сдержать слез.

— А где мама? — был его первый вопрос.

— Она в доме, — почти хором ответили сыновья.

Встреча вернувшегося из плена Эрнста сразу переросла в большой семейный праздник. Неволя старейшего немецкого авиаконструктора продолжалась всего два с половиной месяца. Ему еще сильно повезло. Мессершмитта, как свидетеля нацистских преступлений, держали почти два года.

Реальность времени

Послевоенная Германия лежала в развалинах. Та маленькая надежда восстановить производство гражданских самолетов, какую Эрнст еще лелеял, растаяла как туман. Русские демонтировали его завод в Маринехе, с таким трудом восстановленный. Часть его предприятий в Ростоке была взорвана, другой завладели русские. Завод в Ораниенбурге русские тоже полностью демонтировали и увезли по частям. То же самое произошло и в Австрии. Ему даже не разрешили въехать туда. Заводом в Йенбахе завладела Французская оккупационная администрация. Вот Карлу Шварцлеру удалось там остаться — он был урожденный австриец. Он использовал свой опыт в разработке тонкостенных конструкций и преуспел в строительстве кабин для подвесных канатных дорог.

Только завод Хейнкеля в Цуффенхаузене, севернее Штутгарта, оставался в сохранности на земле Западной Германии, но и он был реквизирован Американской оккупационной администрацией и передан в управление доверительному собственнику. Эрнст не имел права даже войти туда.

Особое беспокойство вызывала судьба его помощников. Зигфрида Гюнтера он нашел в городке Лансберг западнее Мюнхена, куда он бежал из Австрии. Здесь они с женой жили в

маленькой комнатке. Но у Зигфрида была работа! Ему удалось уговорить американского майора Карденаса выделить небольшое строение на краю аэродрома с несколькими комнатами для конструкторского бюро и стать его начальником. Майор очень впечатлился рассказами Гюнтера о нереализованных проектах компании «Хейнкель». Он рассчитывал выгодно продать оформленные эскизные проекты новых реактивных самолетов хозяевам американских самолетостроительных компаний. Зигфрид разыскал десять своих проектировщиков, и работа у них закипела. Они разрабатывали варианты реактивного самолета типа «летающее крыло», и Зигфрид был счастлив, что майор Карденас создал ему условия для привычной интеллектуальной работы.

Зигфрид Гюнтер

Эрнст переговорил с майором Карденасом и пытался весом своего авторитета и силой доводов убедить его посодействовать

Гюнтеру получить постоянную работу в Германии или в США. Ведь многие немецкие специалисты высокой квалификации получили приглашения. Изобретатель немецкого ТРД, его ближайший сотрудник Ганс фон Охайн, уже работает в США. Эрнст характеризовал Зигфрида как самого выдающегося и опытного аэродинамика и проектировщика самолетов в Европе.

Когда проекты реактивных «бесхвосток» были готовы, майор Карденас повез их в Англию показывать нужным людям. Он сообщил Гюнтеру, что в Висбадене планируется организация большого самолетного конструкторского бюро и он обязательно пригласит на постоянную работу туда Гюнтера и всех его конструкторов. А пока свое конструкторское бюро он закрывает. После этого никто его не видел и не слышал.

Прошла зима, наступила весна 1946 года, а Гюнтер все ждал приглашения. Он ничего не умел, кроме создания новых самолетов, да и не хотел заниматься ничем другим. У Эрнста в это время ничего не было, и он ничем не мог помочь Зигфриду. Когда кончились все деньги, Гюнтер поехал в Берлин и нанялся на работу в советское специальное экспериментальное бюро — ОКБ IV. Там он продолжал работать над последними проектами компании «Хейнкель», а затем в октябре поехал работать в Россию в эшелоне с 530 немецкими авиаконструкторами, учеными, механиками и квалифицированными рабочими. Их привезли в поселок Иваньково с почтовым адресом Подберезье. Здесь был небольшой авиационный завод, выпускавший до войны гидросамолеты, и поселок, оставшийся от строителей канала Москва — Волга. Тут НКВД организовал очередную «шарашку» для немецких специалистов. Они должны были разработать и построить опытные образцы реактивного бомбардировщика со стреловидным крылом по нереализованному проекту фирмы «Юнкерс».

Через пять лет их двухдвигательный бомбардировщик «Самолет 150», отличающийся рядом интересных особенностей, будет летать и нести шесть тонн бомб на дальность 1600 км, но не выдержит конкуренции с Ту-16.

Эрнст, когда узнал об этом, был убежден, что Зигфрид, работая там над проектами боевых самолетов, оставил русским много конструкторских решений и идей, которые еще создадут проблемы западному миру.

Эрнсту Хейнкелю — 60 лет

Свое шестидесятилетие маститый конструктор Эрнст Хейнкель отметил скромно в кругу семьи. Три года вынужденного безделья для его неугомонного характера были скучными, но после нечеловеческого напряжения последних военных лет это были годы, подаренные богом для полного восстановления душевных сил. Эрнст снова хотел работать и искал пути законного возвращения его заводов. Но все поездки и встречи с сильными мира сего пока ничего не давали. Он жил надеждой.

Эрнст Хейнкель не только надеялся и верил, что будет проектировать новые самолеты, но и боролся за это всеми доступными средствами. Только в конце 1949 года он прошел идеологическую проверку, которая показала, что он не нацист. В послевоенной Германии, которая очищалась от нацистской грязи, это было очень важно.

Через месяц после нового, 50-го года вернули его завод в Цуффенхаузене. Но благодаря стараниям бывшего

доверительного собственника и Министерства финансов завод дышал на ладан. Проведенная в это же время денежная реформа фактически поставила вне закона большие финансовые претензии промышленников, включая и Хейнкеля, к бывшему правительству Германии за неоплаченные поставки вооружения. Правительство ФРГ формально должно было вернуть этот долг. А вот долг бывших владельцев заводов перед банками и страховыми компаниями никто отменять не собирался.

Возвращение завода в Цуффенхаузене открыло перед Эрнстом путь к возрождению. Там он начал выпускать части автомобильных моторов и мотороллеры, стал владельцем еще нескольких небольших заводов в соседнем Вюртенберге и обеспечил работой тысячу человек.

Постепенно, шаг за шагом, Эрнст увеличивал объем производства. Большой популярностью в разоренной Европе пользовались неприхотливые средства передвижения, разработанные под его руководством: мопед «Жемчужина», мотороллер «Турист» (русская версия «Тула») и трехколесный автомобиль «Кабина Хейнкеля».

Но Эрнст уже начинает думать о возрождении производства самолетов. Он снова держит руку на пульсе, собирает всю информацию о достижениях мирового самолетостроения, посещает международные авиационные выставки и коллекционирует интересные конструкторские решения. Наконец, появился Карл Шварцлер и сразу возглавил все конструкторские проработки самолетов, а также и кузова трехколесного автомобиля. Еще один завод в Калсруэ в 1954 году взял на себя все производство «Туриста». И тогда же, в ноябре, приехал из России Зигфрид Гюнтер. За ним потянулись ветераны бывшей самолетостроительной компании Клейнмеер, Кехлер и другие.

Теперь Эрнст Хейнкель почувствовал, что у него есть коллектив авиаконструкторов. Он приобретает бывший авиационный завод компании Пфальц в городке Шпайер, северо-западнее Штутгарта, реконструирует его и впервые после войны снова регистрирует свою самолетостроительную компанию. Он снова бодр и энергичен. Разрабатывает грандиозные планы на ближайшее будущее, председательствует и выступает на деловых и торжественных заседаниях.

В это время союзники разрешают Федеративной Республике Германии иметь собственную авиацию и оборонную промышленность. И тут разгорелась ожесточенная борьба за заказ реактивного учебно-тренировочного самолета для возрождающихся ВВС ФРГ. Победили французы. Их двухместный «Фуга Магистер» уже летает три года, имеет боковые

воздухозаборники, V-образное хвостовое оперение и два французских двигателя. И этот самолет можно строить в Германии! Эту прекрасную возможность отладить авиационное производство Эрнст упустить никак не мог, если для этого даже пришлось бы заключить союз с самим дьяволом. Но в роли благоденствующего дьявола предстал Вилли Мессершмитт. На учредительном заседании новой компании «Самолетостроительный союз юга» для строительства по лицензии французского «Магистра» 7 декабря 1957 года Эрнст с воодушевлением чокается с Вилли широкими бокалами шампанского. Ничто не предвещало конца его бурной жизни. Но меньше чем через два месяца его не станет.

На заводе Эрнста в Шпайере организуется производство крыльев, оперения и шасси «Магистра» и их поставка на окончательную сборку Мессершмитту. Для новых немецких Бундеслюфтваффе будет построено около двухсот реактивных учебно-тренировочных самолетов. Совместно с французской компанией, которая разработала «Магистр», компания «Хейнкель» проектирует элегантную четырехместную его модификацию «Потез-Хейнкель» СМ-191, которая может быть использована в качестве летающего штаба, учебного или туристического самолета. Но заказчиков на нее не оказалось.

Завод Хейнкеля в Цуффенхаузене переоборудуется для ремонта и испытаний французских реактивных двигателей компании «Турбомека», стоящих на «Магистрах». Здесь же выпускаются запасные части к ним. «Хейнкель» получает статус главного представителя компании «Турбомека» в ФРГ. На этом же заводе разрабатывается новый реактивный двигатель Хейнкеля HE S 053 для проектируемого Зигфридом Гюнтером сверхзвукового истребителя с треугольным крылом Не-011. Когда Министерство обороны ФРГ в 1956 году объявило конкурс на разработку сверхзвукового истребителя-перехватчика, то Эрнст Хейнкель принял в нем участие. Его проект Не-031 «Рапира», разработанный под руководством Зигфрида Гюнтера, был признан победителем. Внешне он очень был похож на истребитель Сухого Су-7.

Используя свои международные связи, Хейнкель заключил контракты на разработку истребителя с испанцами и египтянами. Тут он опять конкурирует с Мессершмиттом. Но дальше проектных изысканий дело не сдвинулось. Разрабатывался и проект небольшого пассажирского самолета с околозвуковой скоростью Не-211. Два его двигателя с короткими подкилевыми воздухозаборниками V-образного оперения располагались в хвосте фюзеляжа.

Наступил 1958 год. И тут сразу 24 января — юбилей 70 лет. Эрнст соглашается на памятный портрет во весь рост на фоне фотографий его многочисленных самолетов. Но рядом с ним на столе, покрытом плюшевой скатертью, стоит только одна маленькая демонстрационная модель его самого дорогого и любимого самолета — последнего реактивного истребителя «Саламандра». Эту машину на пределе человеческих возможностей он создал четырнадцать лет тому назад. Семидесятилетний маленький и пополневший корифей самолетостроения, как и во все свои прошлые штормовые годы, смотрит вам прямо в глаза и твердо стоит на своих расставленных ногах, засунув руки в карманы брюк. Тогда он не знал, что жить ему осталось только неделю.

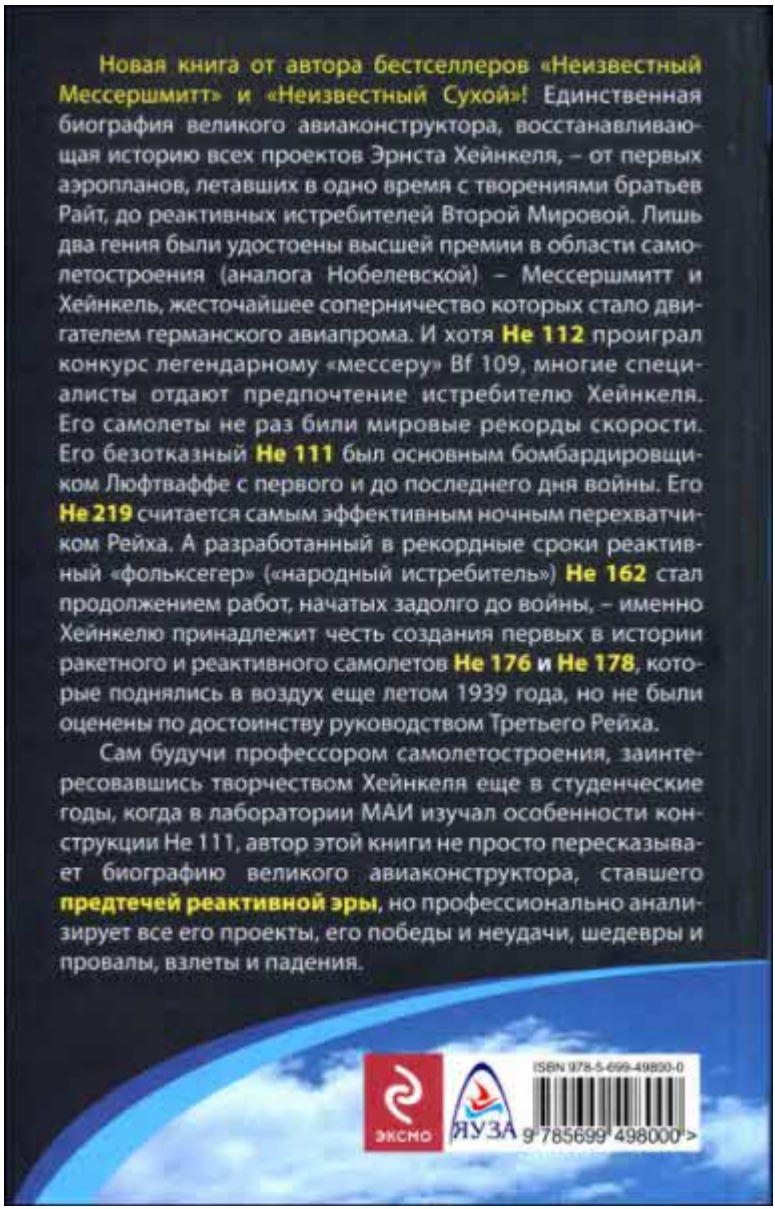
Это случилось 30 января 1958 года. Пришла смерть и тихо забрала его. Церемония прощания была 4 февраля на его моторном заводе в Цуффенхаузене, куда приехало еще несколько сот почитающих его сотрудников с других заводов. По коридору из стоящих в несколько рядов людей перед фасадом главного корпуса завода несли гроб с его телом шесть самых близких ему учеников. Еще шестеро шли рядом в качестве эскорта. За гробом на почтительном расстоянии шли начальники и самые именитые гости в черных костюмах. В траурной церемонии приняли участие тысячи работников компании, которые очень любили своего босса.

Эрнста Хейнкеля похоронили в родном городе его юности, Штутгарте. Его многочисленные компании унаследовал его сын Карл-Эрнст Хейнкель. Но фактически дело отца держалось на его талантливых учениках Карле Шварцлере и Зигфриде Гюнтере.

Такова реальность времени: жизнь дается нам только на короткий промежуток. Выдающийся немец Эрнст Хейнкель успел за свою жизнь очень много. Он начинал вместе с самыми первыми авиаторами и быстро стал выдающимся авиаконструктором, всегда шел немного впереди всех и прокладывал путь остальным в непроходимой чаще темного леса Воздушной Природы. Он оставил нам огромное наследство — более 450 построенных типов самолетов различного назначения, которые в чем-то почти всегда отличались новаторскими конструкторскими решениями и обеспечивали технический прогресс в самолетостроении, около 50 нереализованных оригинальных проектов самолетов и 1352 патента на изобретения в области авиации.

Этот маленький швабский «бычок» с длинным носом руководил производством на двадцати семи своих заводах с 50 тысячами работающих. Самолеты его конструкций строили другие компании по его лицензиям в Германии и других странах.

Его катапульты для самолетов, первые в мире ракетный и реактивный самолеты, мировые рекорды его самолетов — неоценимый вклад в покорение человечеством воздушного пространства над нашей планетой.


Новая книга от автора бестселлеров «Неизвестный Мессершмитт» и «Неизвестный Сухой»! Единственная биография великого авиаконструктора, восстанавливающая историю всех проектов Эрнста Хейнкеля, – от первых аэропланов, летавших в одно время с творениями братьев Райт, до реактивных истребителей Второй Мировой. Лишь два гения были удостоены высшей премии в области самолетостроения (аналога Нобелевской) – Мессершмитт и Хейнкель, жесточайшее соперничество которых стало двигателем германского авиапрома. И хотя He 112 проиграл конкурс легендарному «мессеру» Bf 109, многие специалисты отдают предпочтение истребителю Хейнкеля. Его самолеты не раз били мировые рекорды скорости. Его безотказный He 111 был основным бомбардировщиком Люфтваффе с первого и до последнего дня войны. Его He 219 считается самым эффективным ночным перехватчиком Рейха. А разработанный в рекордные сроки реактивный «фольксегер» («народный истребитель») He 162 стал продолжением работ, начатых задолго до войны, – именно Хейнкелю принадлежит честь создания первых в истории ракетного и реактивного самолетов He 176 и He 178, которые поднялись в воздух еще летом 1939 года, но не были оценены по достоинству руководством Третьего Рейха.
Сам будучи профессором самолетостроения, заинтересовавшись творчеством Хейнкеля еще в студенческие годы, когда в лаборатории МАИ изучал особенности конструкции He 111, автор этой книги не просто пересказывает биографию великого авиаконструктора, ставшего предтечей реактивной эры, но профессионально анализирует все его проекты, его победы и неудачи, шедевры и провалы, взлеты и падения.
ЭКСМО
ЯУЗА
ISBN 978-5-699-49800-0
9 785699 498000

---

created by mefysto